





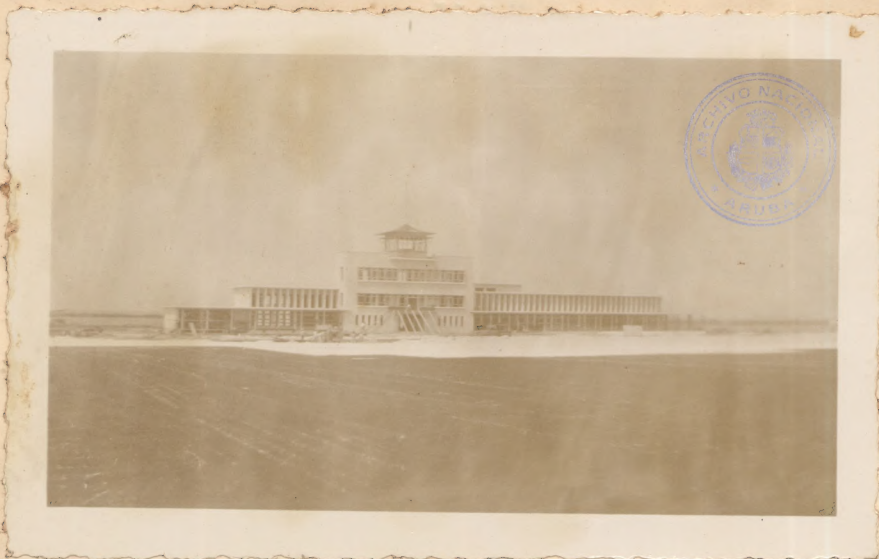


1947
Charter
Nationwide



Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba

1947



1947 Piper Cub Fonteinén



Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba



Archivo Nacional Aruba





MARCH 17, 1950

ARUBA ESSO NEWS

New Airport Building

Two Lago Girls

Tour Beautiful

New Terminal

One of the most beautiful government buildings in Aruba is the new airport terminal at Dakota Field nearing completion this month. The building offers everything a traveler could desire including a modern restaurant, bar, waiting room, and ticket offices all wrapped up in clean-cut architecture.

The building provides space for several air lines and promises to be a boon to Aruba as tourist trade in-

creases in the future.

Two Lago girls, Sulin Marshall and Latoofa Mohid, get a preview of the terminal from Manager C. Heemskeerk who shows them many of the features that visitors will see during the dedication of the building. This magnificent terminal is a landmark in Aruba's progress and opens a new chapter in the island's role as an important air terminus for travel in the Caribbean area.



This telescope light held by Mr. Heemskeerk is used to signal planes directly when necessary.



High spot of the tour for the girls was their visit to the observation tower. Latoofa and Sulin get a good view of the landing strips and field layout.



In the terminal waiting room for inbound passengers they inspect the tables and chairs for the restaurant.



Tour finished, Sulin and Latoofa resolve to attend the opening of the building slated for March 18.



Up in the control tower, Aerodrome Controller K. J. Doderlein de Win shows Latoofa and Sulin how he uses the field radio system.



Gouvernement van de Nederlandse Antillen
Eiland Aruba

*Ondergetekende heeft de eer U uit te nodigen tot de officiële ingebruikstelling van het Gouvernements-Stationsgebouw "Dakota" door
Z.E. de Gouverneur van de Nederlandse Antillen, op Zaterdag,
18 Maart 1950 om 11.30 uur v.m.*

*De Gezaghebber a.i. van Aruba,
Hessling*

U wordt beleefd verzocht om 11.15 uur aanwezig te zyn.

Archivo Nacional Aruba

*Officiële ingebruikstelling
van het Gouvernements Stationsgebouw*

"Dakota"

*door Z.E. de Gouverneur van de
Nederlandse Antillen.*

*Aruba (Ned. Antillen)
18 Maart 1950, 11.30 uur v.m.*

Archivo Nacional Aruba

Mijlpaal in de geschiedenis van Aruba.

Onze krant zou geen goede Arubaanse krant zijn, indien wij verzuimden te informeren naar de mening en verwachting van bepaalde personen ten opzichte van de nieuwe luchthaven.

Wij laten daarom enige interviews volgen, die onze lezers in staat stellen zich een denkbeeld te vormen, wat er komt kijken bij een moderne luchthaven. De luchtvaart en alles wat daarmee in verband staat, boeit jong en oud, en dit zal in de toekomst zeker zo blijven.

Luchthavenmeester C. Heemskerk bood ons een gemakkelijke stoel aan in zijn nieuw centraal gelegen kantoor op de 1e verdieping van het nieuwe Gouvernements-Stationsgebouw.

Wij hadden van hier uit een prachtig uitzicht door de ramen op de parkeerplaats van de vliegtuigen, waarvan de naam in vaktermen "apron" luidt, terwijl wij aan de andere zijde uit zagen op de grote hall, alwaar de vracht, douane en immigratie afdeling zijn ondergebracht.

De heer Heemskerk, die vanaf den beginne blijk heeft gegeven zich de luchtvaartbelangen van Aruba aan te trekken, staat in gouvernementsdienst aan het hoofd van dit bedrijf, want de luchthaven is het eigendom en het werk van het Gouvernement.

Wij laten nu de heer Heemskerk aan het woord.

Mijn taak is zorg te dragen dat de Luchthaven voldoet aan de eisen, in de meest uitgebreide zin des woords welke het moderne luchtverkeer verlangt.

Dit omvat de gehele haven zoals o.a. landingsterrein, verkeers leiding, radiodienst enz.

Hierbij komt dan ook vanzelfsprekend de exploitatie van het stationsgebouw.

Bij het bouwen is met de nieuwste eisen van een moderne luchthaven rekening gehouden en deze luchthaven mag één der meest up-to-date genoemd worden.

Alles werd ondernomen om de vliegveiligheid te verhogen, zo zijn overal obstakellichten aangebracht, op antenne-masten, op de gebouwen, kortom overal waar dit nodig is. Dan hebben wij onze radio-dienst aanmerkelijk kunnen verbeteren door decentralisatie namelijk door een nieuw radiobaken buiten het radiostation te houden en op 2½ K.M. afstand t.N. van de lucht haven op te richten.

Na deze inleiding werd eerst een bezoek gebracht aan de verkeerstoren.

Op de tweede verdieping werden wij voorgesteld aan de heer Kooiker, een van de telegrafisten, die hier hun domein hebben.

"Hier zijn de radioapparaten opgesteld", vervolgde de heer Heemskerk, "en de klok" die U daar in de hoek ziet staan is een z.g. "Moederklok", die correspondeert op alle klokken in het gehele gebouw. De klokken ge-

ven 2 tijden aan, de locale en de G. M. T. In alle vertrekken zijn brandblusapparaten aangebracht.

Overal is men druk bezig diverse installaties aan te leggen.

Dan gaan we via een wenteltrap naar het eigenlijke hart van het bedrijf, de glazen verkeerstoren.

De heer Heringa verwelkomde ons. "Wat U hier zal onvallen, vervolgde de heer Heemskerk, die zich als een geboren gids ontplooi, is dat men hier geen last heeft van het scherpe zonlicht.

Door een bijzonder soort glas z.g. solarglas en een bepaalde stand heeft U het idee, dat U naar alle kanten door een grote zonnebril kijkt.

U heeft voordat U hier binnen kwam een windwijzer met snel ronddraaiende schoepen gezien, dat is de windwijzer met het "werkelijke noorden" en de windsnelheid, welke op deze meters afgelezen kunnen worden.

En hier aan deze kant ziet U het "panel" met de schakelaars voor zoeklichten, schakelverlichting, startbaan met verstelbare regeling van de lichtsterkte. Kijkt U eens naar het draaiende licht daar recht voor U op die mast, dat is ons lichtbaken.

Het duizelt ons even van de opeenvolgende inlichtingen en aanwijzingen.

"Hier ziet U de hoogte meter, de kwikbarometer en de barograaf.

"En dan aan deze tafel", zo nam de heer Heringa het woord, "hebben wij hier dan de zend- en ontvang apparatuur. Wij werken hier op verschillende golf lengten o.a. op hoogfrequent, en zeer hoog frequent, aangeduid met de letters KC/S, MC/S.

Wat gebeurt er nu, zo stelden wij de vraag, indien de stroomlevering van Electra plotseling ophoudt? Wel, zo hernam de heer Heemskerk het woord, dan hebben wij ons nood-agregaat, dat zoals U straks zult zien, automatisch ingeschakeld wordt.

Wij bleven in gedachten verzonken even naar buiten turen en raakten onder de indruk van de machtige bekooring, die uitgaat van het tastbare bewijs van menselijke vernuft. Wij hoorden het radiografisch contact met vliegtuigen en daar op die hoge post met een weids uitzicht over ons eiland, meenden wij even los van deze wereld te staan.

Maar er bleef ons niet veel tijd over tot filosoferen, want de actieve heer Heemskerk vroeg onze belangstelling alweer voor andere interessante gegevens.

Wij daalden weer af en kwamen beneden in de hall terecht waar wij werden voorgesteld aan de heer Berghuis.

"Vergeet vooral niet te vermelden aldus de Hr. Heemskerk, dat deze man 2 jaar geleden met slechts één assistent de taak op zijn schouders heeft genomen om de gehele elektrische aanleg tot aan de afwerking toe, tot stand te brengen.

En inderdaad wat de heer Berghuis hier gepresteerd heeft, dient onder de aandacht gebracht te worden.

Met Hollandse degelijkheid en vakbekwaamheid heeft hij dit grootse werk ten uitvoer gebracht.

Het voorrecht viel ons ten deel 'n kijkje te mogen nemen in de transformator kamer, alwaar transformatoren en relais ondergebracht zijn, welke corresponderen op de schakelaars in de verkeerstoren.

En in het midden van dit vertrek stond het nood-agregaat, dat bij lichtstoring automatisch start, en bij in gebreke daarvan met de hand aangezet kan worden.

Deze noodinstallatie kan de gehele

installatie en bovendien nog het gehele gebouw verlichten.

Daarna begon een rondwandeling door het gebouw.

De architectuur.

De ligging van het gebouw is zeer geslaagd. Bij het verlaten heeft men een prachtig uitzicht over lagunen en de zee. De pilaren, die de facade van de in- en uitgang markeren, geven van binnen naar buiten kijkend een aparte bekoring aan het geheel.

De architectuur van de hand van Ir Bakker, mag gesaagd genoemd worden. De sobere, strakke lijnen van het profiel zijn geheel in harmonie met de omgeving. De verkeerstoren veroorzaakt een verticaal accent, waardoor de verhoudingen echter niet gestoord worden. De entree met enkele treden en pilasters doen reeds de grootsheid vermoeden van het interieur en wanneer wij binnentreden wordt deze verwachting volledig beantwoord.

Grote bronzen deuren zullen naderhand nog worden aangebracht als afsluiting.

Twee grote hallen, één aan onze linker hand en één recht voor ons vormen een hoek van 90°.

Trouwens, behoudens de uitbouw, waarin restaurant voor transitopassagiers en de bar voor het personeel gevestigd is, domineert de "blokvorming" van dit gebouw.

Links afslaand komen we in de grote passage-hall. Links zijn de balustrades met daarachter gelegen kantoorruimte voor de luchtvaartmaatschappijen.

Voorlopig is er alleen de K.L.M. De muren zijn in fraai pastelblauw geschilderd, de vloer bestaat uit asfalttegels, de betimmering, sober doch solide uitgevoerd en hier op Aruba vervaardigd, in een niet te donkere tint mahonie.

Achter in de hoek komt waarschijnlijk het informatie-kantoor, dan verlaten wij de hall en komen dan via de overdekte galerij, welke langs een ruime "patio" loopt, in de restaurant-zaal. Waarlijk de afmetingen zijn imposant, de wand aan de zijde van het vliegveld bestaat uit glas met 4 glazen deuren.

De vier uitgangen naar het vliegveld zijn gemaakt met de bedoeling dat in het geval meerdere vliegtuigen op het zelfde tijdstip vertrekken, de passagiers via de omroep-installatie, Schoorl de de met een nummer voorziene gang kunnen geleid worden naar voor hen bestemde vliegtuig.

Een in "avodiré" uitgevoerd buffet, welkom in Holland door de firma Meskes vervaardigd siert de grote zaal. Hier in Groen betegelde pilaren geven een goed geslaagd accent tegen het ining van crème kleur gehouden interieur.

Een grote keuken, prachtig betegeld met de toiletten, kortom alle dienstverkeertrekken en kamers zijn tot in de fectie afgewerkt.

De verlichting bestaat overal van hun herin-fluoreserende buizen, op som en wel tot plaatsen, met een normale gloeilamp verlichting.

Letterlijk niets is aan de aandacht van de bouwers ontsnapt. Het tegelwerk is een prestatie op zich zelf. Uitvoerders hiervan zijn de heren Schoenmaker en v. Geer.

Dan komen we bij de hall, waar in- en uitklaringsformaliteiten vervuld zullen worden.

En grootse zaal, gemarkeerd door vierkante betegelde pilaren, aan patio-zijde grote bloembakken, weerskanten een lange koffe één voor vertrekkende en de voor nieuw aangekomen bagage, het einde van deze balies de kam ruimten voor douane, immigratie visitatie.

Het restaurant, voor transitopassagiers afgescheiden met een wand, waarin enige deuren. restaurant en de daarachter

zende bar voor het personeel, hebben aan de zijde van het "apron" een glazen wand. Het lange terras voor de "apron" is ruim en geheel groen betegeld.

Na de rondwandeling keerden wij terug naar het kantoor van de heer Heemskerk en vroegen wij hem wat voor perspectieven voor de toekomst aanwezig zijn.

Natuurlijk is de bouw van dit nieuwe station een geweldige stap vooruit, waarvan de betekenis niet onderschat mag worden.

En moet rekening gehouden worden in de toekomst met een grote ontwikkeling van de luchtvaart.

De geografische ligging van Aruba t.o.v. Noord- en Zuid Amerika voor wat betreft een luchttroute is vrij gunstig te noemen, waardoor Aruba als tussen haven in het inter continentaal verkeer een zeer goede kans maakt.

Het is dan ook taak om de Luchthaven zo modern mogelijk te houden.

Wij blijven de ontwikkeling van de Luchtvaart dan ook op de voet volgen, opdat de Gouvernements luchthaven DAKOTA in de vliegwereld een goede naam zal behouden.

Met deze uitspraak kwam het einde aan een buitengewoon interessant onderhoud, waardoor wij iets meer begrip hebben gekregen van de geweldige ontwikkeling van het verkeer in de lucht.

OPENING OF NEW AIRPORT AT DAKOTA SIGNIFICANT MILESTONE IN THE HISTORY OF ARUBA.

The official inauguration of the new airport at Dakota today will mark Saturday March 18, 1950 as a red letterday in the history of Aruba.

In connection with the opening ceremonies scheduled for the week end His Honor the acting Lieutenant Governor, Mr. H. A. Hessling called a press conference on Thursday, March 14 to inform the press of the scheduled program. The Aruba Press Association appreciates the prompt attention rendered by His Honor, which afforded the newspapermen ample time to inform their readers of the activities that will take place on this memorable day.

Bouwmaatschappij wil niet nalaten de heren Loonstra en Nagel te feliciteren met het resultaat.

Ook van de dagelijkse leiding, dus van de vertegenwoordiger van de directie op een werk hangt veel af. Deze was hier in handen van de technisch ambtenaar 1ste klasse Schuit; straks zult U kunnen zien of ik gelijk heb wanneer ik zeg dat hij zich uitstekend van zijn taak heeft gekweten.

Ik zou deze lijst veel langer kunnen maken, ik zou U een opsomming kunnen geven van de leveranciers van de betimmeringen, van het meubilair, van de luidsprekinstallatie en nog veel meer onderdelen, ik zou kunnen opsommen wie aan de gewapend betonberekeningen hebben gewerkt en wie de leiding hebben gehad bij de

(Vervolg op pag. 2)




Zeer oude GENEVER en LIKEUREN, Import

PROGRAMMA:

- a) Begroeting van Z.E. de Gouverneur van de Nederlandse Antillen aan de ingang van "Dakota" door de Gezaghebber a.i. van Aruba en de Luchthavenmeester.
- b) Rede van de HEG. Heer Ir. G. Schoorl, directeur van Openbare Werken.
Overdracht van het stationsgebouw aan Z.E. de Gouverneur van de Nederlandse Antillen.
- c) Rede van Z.E. de Gouverneur.
Aanvaarding van het stationsgebouw en onthulling van een gedenkplaat.
- d) Het "Wilhelmus" zal ten gehore worden gebracht.
- e) Verversingen aan de genodigden in de restauratie en gelegenheid tot het bezichtigen van het gebouw.
- f) Vliegdemostraties door leden van de Aruba Flying Club.
- g) Z.E. de Gouverneur wordt uitgeleide gedaan door de Gezaghebber a.i. van Aruba en de Luchthavenmeester

Commissie van voorbereiding inzake de officiële ingebruikstelling van het Gouvernements Stationsgebouw "Dakota".



<i>H. A. Hesslering</i>	Gezaghebber a.i. -voorzitter
<i>C. Heemskerk</i>	Luchthavenmeester
<i>J. A. Hille</i>	wnd. Chef van Openbare Werken
<i>P. A. de Vuyt</i>	Adviseur Aruba Flying Club
<i>G. de Veer</i>	Voorzitter Kamer van Koophandel
<i>H. D. G. Kronenberg</i>	Voorzitter Verg. van Handelaren
<i>E. Bartels</i>	Tyd. Secr. Arubaanse Toeristen Commissie allen leden
<i>R. C. Castendyk</i>	A.T.L. (adviserend lid)
<i>R. van Hoorn</i>	Penningmeester
<i>J. W. Huiskamp</i>	Secretaris

IEUWSBERICHTEN

EEN EN ONAFHANKELIJK DAGBLAD
DE NEDERLANDSE ANTILLEN

Uitgeefster: N.V. Curaçao Drukkerij en Uitgevers Mij.
Abonn.-prijs: Curaçao f. 2.—, Aruba f. 2.50 (bi' vooruitbet.)
Gedrukt bij: Drukkerij „De Stad“ N.V., Theaterstr., tel. 1399

MAANDAG 20 MAART 1950

No. 4917

Het nieuwe vliegstation Dakota op Aruba geopend Een der mooiste vlieghavens van het Caraïbische gebied

De belangrijke gebeurtenissen volgen elkaar op Aruba op de voet en nauwelijks is het ene evenement achter de rug of een volgend ligt weer in het verschiet. Lang is er gewacht op de opening van Aruba's trotse nieuwe luchtstation, dat op een heuvel ten oosten van het in gebruik zijnde gebouwtje vanaf de grote weg Oranjestad-Sint Nicolaas oprijst als een nieuwe mijlpaal in Aruba's economische ontwikkeling.

Het ligt er prachtig met zijn moderne lijnen, zijn vierkante verkeersstoren met het groenachtige glas, de beide lange opritten en de grote parkeerplaatsen. Een stuk koenoekoe, dat ruim twee jaren geleden nog begroeid was met aloë en cactussen, is thans omgetoverd in een modern stationsgebouw, dat, zoals Z.E. de Gouverneur het uitdrukte „kan wedijveren met de beste luchthavens rond de Caraïbische Zee". Van het bordes van dit nieuwe gebouw af kijkt men recht op het eerste stationsgebouwtje, dat ten behoeve van het luchtverkeer in 1935 in gebruik genomen werd. Spoedig zal hiervan alleen de herinnering overblijven, want al-

les wat nog aan de overzijde van de startbaan staat, zal worden opgeruimd, omdat het nu verkeersobstakels geworden zijn.

Maar eindelijk kwam dan toch de grote dag, zowel voor het Gouvernement als voor de K.L.M., die langzamerhand uit het enkele malen vergrote oude gebouwtje puilden, waar binnenkomende en uitgaande passagiers elkaar in de weg liepen en waar het vlieg- en grondpersoneel zich al evenmin vrij kon bewegen.

Vrolijk wapperden de oranje en rood-wit-blauwe vlaggen in de straffe passaatwind, toen wij het gebouw betraden voor de officiële opening. In de grote passagehal werden de gasten ontvangen door de Gezaghebber a.i., de heer H. A. Hessling, de heer A. W. N. Goetze en de heer J. W. Huis-kamp en naar hun plaatsen geleid. Omringd door vele fraaie bloemstukken stond er het spreekgestoelte, waarboven een verlichte kroon boven het portret van H.M. de Koningin op een oranje doek aangebracht was. Wij zagen bloemstukken van de A.P.M., de Nieuwe Eerste Nederlandse, de Mij voor Havenwerken, de K.L.M., Mario Arends N.V., E. & G. Martijn, G. de Veer Ezn., Viana Trading Co., Berlinsky, de fa. John G. Eman, Whitfield, de K.N.S.M., de Aruba Commercial Bank, Marchena, Moron & Co., Bouwmij Aruba, de Vereniging van Handelaars, S. E. L. Maas, Cola Bottling Co. en de Aruba Trading Co. De pers had een speciale plaats op banken langs de muur, terwijl talrijke fotografen en filmoperateurs wachtten op de komst van Z.E. de Gouverneur. Onder de vele aanwezigen merkten wij o.a. op de Statenvoorzitter, de heer J. E. Yrausquin, de Arubaanse Statenleden, dr. A. F. Dussenbroek, F. Amelink, J. Geerman en F. Tromp, de Voorzitter van het C.A.B. mr. L. C. Kwartz, verschillende leden van het C.A.B., de Directeur van de K.E.M., dr. D. A. IJsselstein, de Directeur van Openbare Werken, ir. G. Schoorl, het Arubaanse lid van de Raad van Advies, ir. J. E. M. Arends, alsmede verschillende beroepsconsuls en vele gouvernementsambtenaren uit alle takken van dienst, vertegenwoordigers van de handel en de scheepvaart, hoofden van firma's en maatschappijen en vooraanstaande particulieren. Aanwezig waren voorts de President en de General-manager van de Lago Oil & Transport Company, resp. de heren J. J. Horigan en O. Mingus, de manager van de Arend Petroleum Maatschappij, de heer S. Merryweather en nog enkele vooraanstaande Amerikaanse ingezetenen uit de Colony.

Uit het buitenland waren aanwezig de vertegenwoordiger van de Linea Aeropostal Venezolana, dr. Vandivieso en zijn secretaris de heer Rojas, alsmede Don Short, vertegenwoordiger van Hearst-bladen en -tijdschriften in de Ver. Staten en Lake Littlejohn, Civil aeronautics administrator U.S., gestationneerd in Caracas. Te 11.35 arriveerde Z.E. Gouverneur ir. L. A. H. Peters met zijn echtgenote en oudste dochter, de adjudant kapt. R. van der Beek, tezamen met Z.E. F. W. Craandijk, Hr. Ms. Gezant in Caracas, begroet door de Gezaghebber a.i. van Aruba en de luchthavenmeester, de heer C. Heemskerk.

Nadat allen weer gezeten waren hield de Directeur van Openbare Werken, ir. G. Schoorl de volgende toespraak:

Het is mij een voorrecht U in dit gebouw allen hartelijk welkom te mogen heten.

Wanneer er onder U, die hier in de zaal bijeengekomen zijn om getuige te zijn van de opening van het nieuwe stationsgebouw van het vliegveld Dakota, lieden mochten zijn, die nog niet overtuigd zijn van het feit dat het luchtverkeer met enorme sprongen toeneemt, dan zou ik hen willen voorstellen om eens enige tijd in hun herinnering terug te gaan en wel tot het jaar 1935, toen op dit vliegveld het eerste stationsgebouwtje, gelegen aan de overkant van de

startbaan, nabij de oude weg Oranjestad—St. Nicolaas, in gebruik genomen werd. Dit houten gebouwtje, dat in de aanvang feitelijk niet veel meer dan een wachtkamer was en later verschillende malen werd verbouwd en uitgebreid, was eigendom van de K.L.M.

Toen, tijdens de tweede wereldoorlog, de Amerikanen op Dakota een militair kamp gingen oprichten, kwam dit eerste stationsgebouw zeer ongunstig te liggen en werd besloten aan de zeezijde van de startbaan een nieuw gebouw op te richten. Het spreekt wel vanzelf dat aan dit nieuwe station hogere eisen werden gesteld dan aan het oude. Het was 5 Juni 1942 toen dit tweede stationsgebouw van Dakota officieel werd geopend.

Reeds vrij spoedig na deze opening bleek echter ook dat stenen gebouw al weer te klein te zijn en werden plannen voor uitbreiding beraamd, die in October 1945 tot uitvoering kwamen.

Deze uitbreiding droeg echter het karakter van een noodoplossing en intussen werd gewerkt aan een veel groter plan, een plan dat feitelijk neerkwam op de bouw van een groot nieuw station, waarvan het bestaande dan een klein onderdeel zou uitmaken.

Op 29 April 1946 werd het zo-even bedoelde plan aanbesteed. Deze aanbesteding werd echter een mislukking; er kwam slechts één inschrijving binnen en die was belangrijk hoger dan de raming. Het bleek dat zo betrekkelijk kort na de beëindiging van de oorlog de moeilijkheden en risico's, verbonden aan het verkrijgen van de benodigde materialen, nog te groot waren!

Dit onverwachte oponthoud was aanleiding om de gehele kwestie van de nodige stationsruimte nog eens grondig te bekijken en besloten werd niet over te gaan tot de definitieve vergroting van het bestaande stenen gebouw, doch op een andere plaats, wat meer naar het oosten gelegen, een geheel nieuw gebouw op te richten.

Uit een verder opsomming van de gebeurtenissen die het nieuwe stationsgebouw betreffen, zou ik U een herinnering willen geven aan de memorie van 14 November 1947 opnieuw een aanbesteding werd gehouden, die tot gevolg had dat de bouw kon worden opgedragen aan de Bouwmaatschappij „Aruba" en na enige voorbereidingen kon deze met het eigenlijke werk op 2 Januari 1948 een aanvang maken.

Inmiddels groeide men aan alle kanten uit het nog steeds in gebruik zijnde z.g. tweede stationsgebouw. Hierin werd zo goed mogelijk voorzien door eerst in Mei 1947 een houten loods bij te plaatsen, terwijl in Juni 1948 op kosten van de K.L.M. opnieuw een uitbreiding plaats vond.

En thans Excellentie, Dames en Heren, bevinden wij ons in het derde stationsgebouw van het vliegveld Dakota.

Het is een goede gewoonte om ter gelegenheid van de opening van een gebouw enkele namen te noemen van hen, die zich daarbij zeer in het bijzonder verdienstelijk hebben gemaakt. Ik wil mij ook ditmaal aan die gewoonte houden, al ontveins ik mij niet dat ik mij daarbij op een enigszins gevaarlijk terrein ga begeven. Hoe licht immers wordt bij een dergelijke opsomming niet de een of ander vergeten. Mocht ook ik in die fout vervallen, dan hoop ik dat niemand mij dat euvel zal duiden!

In de eerste plaats dient hier dan de ontwerper te worden genoemd. De architect van dit gebouw is Ir. C. M. Bakker. Ik meen te mogen zeggen, dat hij er in geslaagd is doelmatigheid te paren aan een prettig uitdoend uiterlijk. Het spijt mij dat de Heer Bakker hier niet persoonlijk aanwezig kan zijn, doch het doet mij genoegen dat zijn bureau hier toch vertegenwoordigd is.

Een goed ontwerp mag dan een van de belangrijkste factoren zijn om te komen tot een goed resultaat, een andere zeer belangrijke factor is ongetwijfeld de uitvoering. Zoals reeds gezegd is dit stationsgebouw uitgevoerd door de Bouwmaatschappij „Aruba" en ik wil niet nalaten de heren Loostra en Nagel te feliciteren met het resultaat.

Ook van de dagelijkse leiding, dus van de vertegenwoordiger van de directie op een werk hangt veel af. Deze was hier in handen van de technisch ambtenaar 1ste klasse Schuit; straks zult U kunnen zien of ik gelijk heb wanneer ik zeg dat hij zich uitstekend van zijn taak heeft gekweten.

Ik zou deze lijst veel langer kunnen maken, ik zou U een opsomming kunnen geven van de leveranciers van de betimmeringen, van het meubilair, van de luidsprekinstallatie en nog veel meer onderdelen, ik zou kunnen opsommen wie aan de gewapend betonberekening hebben gewerkt en wie de leiding hebben gehad bij de

(Vervolg op pag. 2)

DEMONSTRATIES UIT PROTEST TEGEN DE ORDEMAATREGELEN VAN DE REGERING

Italiaanse arbeiders lopen bij duizenden van het werk

MILAAN, 20 Maart. — Duizenden Italiaanse arbeiders hebben op instigatie van de communisten plotseling het werk neergelegd en een mars op het centrum van de stad georganiseerd om te protesteren tegen de nieuwe strenge maatregelen van de regering om de orde in Italië te handhaven. Het kabinet van premier Alcide de Gasperi kondigde Zaterdag een aantal maatregelen af waarbij de nationale politiemacht vergroot werd en de lokale hoofden van politie het recht kregen om vergaderingen gedurende de drie komende maanden te verbieden.

Officieus werd vernomen, dat een door de communisten op touw gezette algemene demonstratie werd ook gevoeld op Rome en Genua.

Berichten werden ontvangen omtrent straatgevechten tussen communisten en de neo-fascisten, de „M.S.I.", welke zich tot in het Zuiden van de Italiaanse laars verspreiden. Te Ceglie Messapico werden Zondag 10 personen gewond in een gevecht tussen de communisten en de neo-fascisten. De aanleiding was het schilderen op de muren van uitnodigingen voor een vergadering door 10 leden van de M.S.I., welke uitnodigingen echter door 200 communisten weer uitgeveegd werden. De politie kwam spoedig tussenbeide toen een gevecht ontstond. Alle vergaderingen werden in de stad verboden.

Zondagsnachts werd het hoofd-kwartier van de M.S.I. te Foligno bij Perugia in Nrd.-Centraal-Italië door een explosie vernield. (AP).

Venezolaanse Kamer van Koophandel in New York.

Dat de Venezolaanse handelsmissie haar taak grondig opvat, blijkt uit het feit, dat zij niet alleen met de Amerikaanse autoriteiten onderhandelt, maar ook gesprekken zal hebben met Noord-Amerikaanse handelslieden te Detroit, Cleveland, Chicago, St. Louis, Milwaukee en New Orleans en dat zij met zich draagt een reeks geïllustreerde statistieken, die geven wat de Venezolaanse import betekent voor elke staat en elke stad die zal bezocht worden. In miljoenen dollars staat daarop uitgedrukt welke Venezolaanse importen komen van de

In het brandpunt

grote Noord Amerikaanse industriële centra. Dit zal de duidelijkste illustratie zijn voor de Noord-Amerikaanse handel om aan te tonen, dat de uitwisseling van goederen nooit een éénrichtingsverkeer kan zijn en dat de verschillende landen elkaander wederkerig nodig hebben.

De tournee is ook zo georganiseerd, dat men pas in Washington zal arriveren om met de Noord-Amerikaanse regeringsambtenaren te praten, nadat men met de industriële leiders en de exporteurs zal gesproken hebben, hetgeen is een handelsstrategie, want zeer juist bezien is het ongetwijfeld van de groothandelskretsen tot Washington zullen doordringen.

VAN HET NIEUWE LUCHTHAVENSTATION Dakota.

et Caraibische verkeer.

el- nagenoeg hetzelfde lage tarief als
ur, vroeger per boot; bovendien is het bin-
ve- nenlandse luchtpostverkeer in het ge-
De-biedsdeel Curacao thans van een uni-
form tarief voor alle eilanden.

luchtverkeer is met de jaren steeds
belangrijker geworden.

De oorspronkelijk viermaal weke-
lijkse K.L.M. verbinding met Miami
is nu uitgebreid tot een dagelijkse
verbinding, waar directe aansluitin-
gen van Amerikaanse luchtvaartmaat-
schappijen het mogelijk maken in 10
uur van Aruba naar New York te vlie-
gen. Via Kingston bestaat sinds eni-
ge tijd ook een driemaal wekelijkse
K.L.M. verbinding met Havana, Cu-
ba, terwijl via Curacao tweemaal per
week naar Ciudad Trujillo en een-
maal per week naar Port au Prince
gevologen kan worden.

Voorts onderhoudt de K. L. M.
een dagelijkse dienst van Aruba naar
Curacao zowel als naar Maracaibo,
de in Venezuela, terwijl met Bar-
quilla in Colombia en San Jose
in Costa Rica een tweemaal wekelijk-
se verbinding bestaat. Bovendien
is momenteel een twee maal weke-
lijkse directe dienst Aruba-Barcelo-
na-Port of Spain vice versa uitgevoerd.

Bij de eerste vluchten naar het ei-
land in 1935 bestond er nog geen
bruikbaar vliegveld en moest de Snip
op het strand bij het plaatsje Savone-
landen.

Spoedig echter werd met energie de
constructie van een vliegterrein ter
hand genomen en na enige maanden
kon de K. L. M. gebruik maken van
Dakota Field, dat tijdens de tweede
wereldoorlog in verband met de ge-
stegen behoefte in lengte meer dan
verdubbeld werd.

Het kleine reeds in 1935 door de
K. L. M. geplaatste stationgebouw
bleek zelfs na herhaalde uitbreidingen
op de duur te klein, zodat in 1942
een nieuw door het Gouvernement
gebouwd station in gebruik genomen
werd.

Ook dit kon de snelle groei van
Aruba's luchtverkeer niet bijhouden
en onlangs werd dan ook een ruime
passagehal aan het gebouw toegevoegd.
Thans wordt een nieuw modern sta-
tionsgebouw geopend, dat in alle op-
zichten in staat zal zijn aan de behoef-
te van het omvangrijke vliegverkeer
in Aruba te voldoen.

Zo bewijst Aruba een open oog te
hebben voor de belangrijke positie, die
het inneemt in het luchtverkeer op
de Nederlandse Antillen, een positie
die het alleen kan en zal behouden,
als het even vooruitstrevend blijft als
het luchtverkeer.

ONDERHOUD MET DE HEER N. SCHUIT.

De man, die vanwege D.O.W. als
technisch ambtenaar toezicht heeft ge-
houden op het bouwen, is iemand die
wij zeker niet mogen overslaan, wan-
neer wij de tot standkoming van het
nieuwe stationsgebouw onder de loupe
nemen.

De heer Schuit is reeds 12 jaar op
Aruba werkzaam, en heeft 21 maan-
den lang, de tijd die het bouwen in
beslag heeft genomen, zijn vakkundig
oog laten gaan over de werkzaamhe-
den.

Het is moeilijk gegevens van hem
te krijgen, wanneer het om zijn eigen
capaciteiten gaat. Daarvoor is de
heer Schuit te bescheiden. Maar hij
is gul met zijn mededelingen, waar
het de erkenning van vakbekwaamheid
en toewijding van anderen betreft.

Ir. H. Bakker, die op Curacao
woont, heeft aan de hand van zijn
ervaringen met zijn ontwerp van het
stationsgebouw HATO opgedaan, de-
ze in het ontwerp en de uitvoering
van het nieuwe stationsgebouw op
Aruba verwerkt, zoals wij dit reeds in
ons voorgaand artikel betreffende de
architectuur neer schreven.

Wij mogen Ir. Bakker feliciteren
met het resultaat.

De Aruba Bouw Maatschappij is
de uitvoerder van het werk, en deze
maatschappij mag bogen op een aantal
prima vakmensen.

De gebruikte materialen komen let-
terlijk uit alle windstreken.

Zo zijn de tegels van Belgische en
Amerikaanse oorsprong.

Het acoustic fiber plafond voor
geluidsabsorbatie benevens het "solar"
glas in de verkeerstoren zijn eveneens
van Amerikaanse oorsprong.

Stalen ramen komen uit Engeland.
De sanitaire installatie en de hek-
ken zijn vervaardigd door de smederij
K. Loonstra te Oranjestad.

Het schilderwerk stond onder lei-
ding van de heer Alkema van de Aru-
ba Bouw Mij.

De telefoon- en "tele-talk"-installa-
tie kwam voor rekening van de heer
Schouten.

Vervolgens heeft de heer J. van
Eyck (Radiodienst) de radio-afdeling
onder zijn leiding gehad.

Het werk stond onder uitvoerende
leiding van de heer J. Nagel, directeur
van de Aruba Bouw Mij.

den Heer Berghuis, monteur bij D.
O. W. aangebracht.

Het werk werd aangevangen onder
de Directeur Ir. J. Groote en beein-
digd onder de huidige Directeur Ir. J.
Schoorl.

Ik kan U verklaren, zo besloot de
heer Schuit, dat de 60 mensen, die
aan dit gebouw gewerkt hebben, dit
onder de prettigste omstandigheden
hebben gedaan.

Aldus besloten wij dit korte maar
interessante interview, waarbij wij ge-
imponneerd werden door de eenvoudi-
ge en bescheiden opvatting, waarme-
de een aantal kundige vakmensen dit
werk tot stand hebben gebracht.

RESTAURANT LUCHTHAVENSTATION.

Naar wij van officiële zijde verne-
men wordt de Heer W. Bontekoe,
pachter van het restaurant van het
nieuwe Gouvernementsstationsgebouw.

Wij wensen de heer Bontekoe van
harte geluk met deze beslissing en
hopen dat hij er in zal slagen het be-
drijf een goede reputatie te bezor-
gen.

ST. THERESA'S CHURCH. SAN NICOLAS.

Sundays: H. Masses at 5.00

6.30

7.45

9.00

Weekdays: H. Masses at 6.00

6.30

7.00

Confessions: Before and after Mass

Saturdays: From 3.30 — 7.30 p.m.

Friday at 7.00: Way of the Cross.



Agents: Messrs. E. & G. Martijn
ARUBA -- CURACAO.

Opening vliegstation Dakota

(Vervolg van pag. 1)

verharding van de opstelplaats voor vliegtuigen hier naast het gebouw! Doch ik zal dat niet doen. Ik zou U maar vervelen en bovendien... des te meer namen ik noem des te meer kans is er dat ik anderen vergeet!

Eén uitzondering echter wil ik toch maken en wel voor de heer Berghuis, de electrotechnisch monteur bij Openbare Werken, die van het begin af aan bij de bouw werkzaam is geweest en voor wie geen moeite te veel was bij het aanleggen van de verschillende installaties in dit gebouw.

Een gebouw als dit komt alleen tot stand door samenwerking van zeer velen. Ik wil hier allen dank zeggen voor hun aandeel bij deze bouw!

En thans, Excellentie, veroorloof ik mij U te verzoeken 'dit gebouw te openen en als symbool van deze opening de gedenkplaat te onthullen, die hier is aangebracht. Z.E. Gouverneur Peters spreekt vervolgens als volgt:

In de eerste plaats wens ik hier een woord van welkom te richten tot de Nederlandse Gezant in Venezuela. Zijne Excellentie Craandijk, die bereid is gevonden om deze feestelijke opening van het nieuwe stationsgebouw bij te wonen. Als Nederlands vertegenwoordiger in het nabuurland waarmede wij zeer vele en zeer goede betrekkingen hebben, zien wij U graag in ons midden opdat U uit eigen aanschouwing en door persoonlijk contact onze problemen leert kennen en waarderen.

We are happy to have as our guest a representative of the Civil Aeronautics Administration and a representative of travel-journalism in the United States. Many are our contacts in airtraffic and I am sure that personal acquaintance can be only helpful to mutual understanding. Airtravel gains on ever increasing importance in tourism; good service in the air and on the ground is a prerequisite to the expansion of tourism in countries where air-transportation plays such an important role as on the Caribbean islands. We trust that our good friends of the north will take with them not only pleasant memories of a pleasant day but lasting impressions of efficient airtravel facilities.

De la vecina republica de los Estados Unidos de Venezuela ha llegado hacia nosotros el digno representante de la gran compañía Aerea la Línea Aeropostal Venezolana. Muy aprediable Señor representante (Señor Dr Hector Valdivieso). Nosotro damos a Usted un muy buen día y le damos un muy buen día. Hemos decidido que Usted haya querido honrarnos con su grata presencia en la solemne inauguración de este aeropuerto. Los lazos entre la Republica Venezolana y las Antillas Neerlandesas siempre han sido de los mas intimos; el trafico aereo ha contribuido a estrecharlos mas. Esperamos que la Línea Aeropostal Venezolana con gran satisfacción haga uso de las facilidades que aqui en Aruba brindamos al trafico aereo.

De Directeur van Openbare Werken, onder wiens leiding dit nieuwe stationsgebouw werd opgericht, heeft U zojuist uitvoerig ingelicht omtrent de geschiedenis van de totstandkoming van dit gebouw, van dit vliegveld. Ik mag mij dan ook ontslagen achten van de taak om U een historische schets te geven van de luchthaven Dakota.

Het is echter nuttig om even stil te staan bij het feit, dat die geschiedenis zo kort is. De gehele ontwikkeling van Aruba van een vreedzaam, rustiek eiland tot een rijk, bedrijvig en druk industrieel centrum, heeft in korte tijd plaats gehad. Van midden 1934 dateert de eerste geregelde luchtverbin-

ding met Aruba, dat toen met Curacao verbonden werd door de op Aruba gevestigde Caraïbische Vliegdiens Onderneming. Deze onderneming onderhield de verbinding met Curacao met een zes-persoons amphibie-transportvliegtuig en met het Gouvernement sloot zij een contract voor het vervoer van post. De onderneming had slechts een kort bestaan zij staakte haar vluchten reeds in December 1934.

In diezelfde maand landde de bekende „Snip“ van de K.L.M. op Aruba voor de eerste maal en in Januari 1935 begon de K.L.M. haar eerste regelmatige verbinding tussen Aruba en Curacao met twee retourvluchten per week.

In 1936 werd een regelmatige luchtverbinding geopend met Maracaibo, in 1937 met Barranquilla en in September 1943, dus in het midden van de oorlog met Miami.

Toen in 1942 de Amerikaanse luchtmacht gebruik ging maken van het Dakota vliegveld moest dit verhard en vergroot worden en sedertdien is het in belangrijke toegenomen. Aruba is thans een knooppunt in de vliegdiens van het Caraïbisch gebied en met dit nieuwe stationsgebouw en de technische uitrusting kan Aruba wedijveren met de beste luchthavens rond de Caraïbische Zee.

Gaarne wens ik dan ook de Arubanen geluk met dit mooie en praktische stationsgebouw. Ik ben er zeker van dat door de efficiënte inrichting en door de smaakvolle uitvoering de grondslag is gelegd voor een steeds toenemend luchtverkeer via Aruba.

De heer Schoorl heeft reeds lof toegezwaaid aan de architect en aan de bouwer. Ik sluit mij daarbij gaarne aan namens het Bestuur. De architect Bakker heeft in de Nederlandse Antillen zijn sporen verdiend; naar zijn ontwerpen zijn vele sierlijke bouwwerken op deze eilanden opgericht en - zo mogelijk - heeft hij zichzelf overtroffen in dit utiliteitsgebouw waar de doelmatigheid niet is opgeofferd aan de schoonheid, noch omgekeerd de schoonheid aan de doelmatigheid. De bouwmaatschappij „Aruba“ kan met recht trots zijn op dit werk. De architect en de bouwer hebben elkaar gevonden in dit schone eindresultaat.

Dit is het tweede grote stationsgebouw dat onder de algemene leiding van de Directie van Openbare Werken tot stand is gekomen; aan de Directeur en alle daarbij betrokken ambtenaren betuig ik oprechte dank voor het grote aandeel dat zij in de totstandkoming van dit gebouw hebben gehad.

Terwijl ik de hoop uitspreek dat dit nieuwe stationsgebouw van de luchthaven op Aruba in alle opzichten moge voldoen aan de eisen van het moderne luchtverkeer, aan de wensen van het reizend publiek en die van de luchtvaartmaatschappijen, en dat deze luchthaven zodoende moge bijdragen tot grotere bloei van dit eiland en tot grotere welvaart van zijn bevolking, verklaar ik dit gebouw thans geopend en onthul ik hierbij tevens de gedenkplaat, als herinnering aan deze voor het luchtverkeer op Aruba zo gedenkwaardige dag.

Onder applaus onthult Z.E. de gedenkplaat, waarna het Wilhelmus als slot van de plechtigheid door de hal klinkt.

Aan de aanwezigen werd nu de gelegenheid gegeven het gebouw te bezichtigen. Beginnen wij de passagehal dan vallen dadelijk de 5 kantoorruimten op, waarvan de K.L.M. er twee in gebruik heeft. Deze hal betreedt men het eerst bij het binnenkomen van het gebouw. Zij is hoog, zeer licht en luchtig en heeft in

het midden enkele brede banken. Aan de andere zijde zal een telegraaf-, post- en telefoonkantoor worden gevestigd. Aan de Westzijde van het gebouw passeren wij de aparte ingang voor bezoekers van het restaurant, dat wij daarna binnentreden. Dit restaurant is eveneens licht en fris er is een grote bar en een winkelruimte met étalages. De wanden naar de vliegveldzijde zijn geheel van glas, daarin bevinden zich vele deuren, waardoor men op een terras komt dat langs de gehele lengte van de restauratie-hal gebouwd is. Van hier heeft men een prachtig gezicht op de startbaan en de parkeerplaats voor vliegtuigen, die 180 meter lang en 70 meter breed is. Er kunnen, indien nodig, 6 Constellations naast elkaar staan. De lengte van de startbaan is thans ruim 1½ Km., terwijl de breedte ongeveer 50 meter bedraagt.

Aan de restauratiehal grenzen ook de ruime, frisse keukens met de kamers voor het opslaan van de nodige levensmiddelen. De exploitatie van het restaurant is thans toegewezen aan de heer W. Bontekoe van het pension „Holland“, wien wij veel succes toewensen.

Op de begane grond aan de Oostzijde van het gebouw bevindt zich de hal voor de binnenkomende passagiers. Ook hier is een kleine bar aanwezig, terwijl daarnaast tevens een ontspanningslokaal voor het grondpersoneel ingericht is met aangrenzende douchecellen en kleedkamers. Bij de transitohal behoren keurig afgewerkte toiletten, vooral de kaptafels voor de dames moeten genoemd worden, terwijl er ook gelegenheid gegeven zal worden babyluiers te verschenken voor het vliegtuig verder gaat.

In het midden, tussen restaurants en transitohal in, bevindt zich een langwerpige hal met aan weerszijden visitatiehokjes en de lange bagageafdelingen, het domein van de douane en immigratie. Doelmatigheid was een eerste eis bij het ontwerpen van dit gebouw, deze douanehal is daarvan wel een zeer goed resultaat: passagiers en goederen kunnen vlot worden afgehandeld, er is rekening gehouden met te verwachten grote drukte en ook dan zal alles zonder stagnatie worden verwerkt. Vermelden we dan nog het expeditiekantoor en de ruimte voor het z.g. nood-aggregaat, een dynamo, die automatisch aangedreven wordt, zodra het lichtnet in gebreke blijft, dan hebben we daarmede de benedenverdieping gehad.

Door de vriendelijke bemiddeling van de luchthavenmeester, de heer C. Meemskerck, die ons over-

delen van het gebouw toelaten. Op een strategische plaats, vanwaar hij uitzicht heeft op het veld en binnen op de douanens, is het kantoor gevestigd van de luchthavenmeester, daarnaast zetelt de inlichtingendienst voor de vliegers, zij kunnen hier te weten komen betreffende de route die zij moeten afleggen.

Weer hoger slaat het hart van het gebouw in het radiostation en de verkeerstoren, die met de modernste apparaten zijn uitgerust en in feite ook het belangrijkste werk voor de vliegers doen. Gewerkt kan worden op verschillende golflengten: hoogfrequent en zeer hoogfrequent, voortdurend wordt contact gemaakt met piloten van naderende vliegtuigen en met andere vlieghavens. Ook de z.g. „Moederklok“ staat hier, zij regelt de loop van alle andere klokken in het gebouw en geeft zowel de locale als de middelbare Greenwich-tijd aan.

Van de verkeerstoren uit heeft men een prachtig uitzicht over het gehele veld en over een groot deel van het eiland. De „loods“ van de vliegers, die hier zetelt, heeft een zeer verantwoordelijk werk te doen. Allerlei apparaten zijn er met een oogopslag te overzien: voor de windrichting, de windsnelheid, de luchtdruk, de schakelaars voor de zoeklichten, baanlichten, etc. De zoeklicht, dat onmiddellijk hand is dient om 's avonds 's nacht een waarschuwing te geven aan voertuigen of personen, die zich bij het binnenkomen of vertrekken van vliegtuigen op het veld of op de startbaan begeven. In geval van nood kan met een seinpistool, dat verschillende kleuren lichtpatronen afvuurt, kracht aan de waarschuwing worden bijgezet, terwijl bij het totaal uitvallen van de stroom ook aan de piloten hiermede tekens gegeven kunnen worden. De verkeerstoren is rondom omgeven door z.g. solar-glas, dat als een grote zonnebril werkt en de ogen beschermt tegen het felle zonlicht. Op het dak staan de feldraaiende schoepen, die de windkracht registreren, de windwijzer, die steeds de juiste windrichting aangeeft en de antenne van de hoogfrequente ontvanger en zender.

Wij dankten de heer Heemskerck voor de interessante rondleiding en zijn explicaties.

In het restaurant heerste een geanimeerde stemming, die versterkt werd door de overvloedige spijzen en dranken, welke geserveerd werden en die bekend smaakten. De Aruba Touristencommissie maakte opvallend propaganda van

ba door de mooie nieuwe kleurenfolder van Aruba gratis voor ieder ter beschikking te stellen.

Intussen voerden een drietal sportvliegtuigen van de „Aruba Flying Club“ enkele demonstraties uit, welke vanuit de galerij om het restaurant door de aanwezigen gevolgd werden.

Tegen één uur n.m. verlieten Z.E. de Gouverneur en de Gezaghebber het stationsgebouw, uitgeleide gedaan door de luchthavenmeester. In het bekende Scalarestaurant van de heer Van Gijn bood het Gouvernement een lunch aan, waar aanzaten Z.E. de Gouverneur, de Gezaghebber a.i., Z.E. F. M. Craandijk, Mr L. C. Kwartz, dr J. E. M. Arends en de heren J. E. Yrausquin, E. M. Newton, Don Short, Lake Littlejohn en dr Vandivieso.

In de middag verhuisde de K.L.M. naar het nieuwe gebouw en was het bedrijf dadelijk in volle gang. Tevredenheid over deze grote verbetering was op ieders gezicht te lezen, Aruba's luchthaven heeft haar plaats temidden van de andere grote luchthavens rondom de Caraïbische Zee ingenomen.

* * *

Wij willen dit verslag niet besluiten zonder nog enkele technische gegevens te vermelden, welke ons bereidwillig werden verstrekt door de heer N. Schuit, technisch ambtenaar O. W.

Zoals reeds vermeld was de architect ir C. M. Bakker, de bouwer de Bouwmij Aruba. Het timmerwerk van de bar en de toilettafels is geleverd door de fa Mesker in Nederland via het filiaal in Curacao. Het andere timmerwerk in de passagehal en de douanghal alsmede de verdere afwerking werden verzorgd door de Bouwmij Aruba.

De elektrische installaties en leidingen staan op naam van de electromonteur O. W. J. Berghuis, de radio-installaties werden aangebracht onder toezicht van de heer J. van Eijck, chef-monteur van de Radiodienst te Curacao, die hiervoor tijdelijk naar Aruba overgeplaatst was. De parkeerplaatsen voor de vliegtuigen en de auto's alsmede de wegen werden aangelegd onder leiding van de Technische ambtenaar O. W. J. de Jongh, de smeed- en hekwerken en de sanitaire installaties komen op naam van de heer K. Loonstra, de metalen wenteltrap naar de verkeerstoren is door O.W. te Willemstad vervaardigd. Hulde bracht de heer Schuit aan de directeur van de Bouwmij Aruba, de heer J. Nagel, die zich persoonlijk belast heeft met de uitvoering en alles tot in de puntjes controleerde, en aan alle arbeiders van het tegel-, schilder- en timmerwerk. Ook zij hebben

BOUWMAATSCHAPPIJ ARUBA N.V.



Bouwers van het
nieuwe luchtvaartstation „Dakota“, Aruba

landen.
Spoedig echter werd met energie de constructie van een vliegtrein ter hand genomen en na enige maanden kon de K. L. M. gebruik maken van Dakota Field, dat tijdens de tweede wereldoorlog in verband met de gesteegen behoefte in lengte meer dan verdubbeld werd.

Het kleine reeds in 1935 door de K. L. M. geplaatste stationgebouw bleek zelfs na herhaalde uitbreidingen op de duur te klein, zodat in 1942 een nieuw door het Gouvernement gebouwd station in gebruik genomen werd.

Ook dit kon de snelle groei van Aruba's luchtverkeer niet bijhouden en onlangs werd dan ook een ruime passagehal aan het gebouw toegevoegd.

Thans wordt een nieuw modern stationsgebouw geopend, dat in alle opzichten in staat zal zijn aan de behoefte van het omvangrijke vliegverkeer op Aruba te voldoen.

Zo bewijst Aruba een open oog te hebben voor de belangrijke positie, die het inneemt in het luchtverkeer op de Nederlandse Antillen, een positie die het alleen kan en zal behouden, is het even vooruitstrevend blijft als de luchtverkeer.

ons voorgaand artikel betreffende de architectuur neer schreven.

Wij mogen Ir. Bakker feliciteren met het resultaat.

De Aruba Bouw Maatschappij is de uitvoerder van het werk, en deze maatschappij mag bogen op een aantal prima vakmensen.

De gebruikte materialen komen letterlijk uit alle windstreken.

Zo zijn de tegels van Belgische en Amerikaanse oorsprong.

Het accoustic fiber plafond voor geluids absorbatie benevens het "solar" glas in de verkeerstoren zijn eveneens van Amerikaanse oorsprong.

Stalen ramen komen uit Engeland.

De sanitaire installatie en de hekken zijn vervaardigd door de smederij K. Loonstra te Oranjestad.

Het schilderwerk stond onder leiding van de heer Alkema van de Aruba Bouw Mij.

De telefoon- en "tele-talk"-installatie kwam voor rekening van de heer Schouten.

Vervolgens heeft de heer J. van Eyck (Radiodienst) de radio-afdeling onder zijn leiding gehad.

Het werk stond onder uitvoerende leiding van de heer J. Nagel, directeur van de Aruba Bouw Mij.

ST. THERESA'S CHURCH. SAN NICOLAS.

Sundays:	H. Masses at	5.00
		6.30
		7.45
		9.00
Weekdays:	H. Masses at	6.00
		6.30
		7.00
		7.00

Confessions: Before and after Mass
Saturdays: From 3.30 — 7.30 p.m.
Friday at 7.00: Way of the Cross.



Agents: Messrs. E. & G. Martijn
ARUBA -- CURACAO.

**BOUW
LET
UCHTHAV
Dak**

Onze krant zou geen goede Arubaanse krant zijn, indien wij verzuimen te informeren naar de mening en verwachting van bepaalde personen ten opzichte van de nieuwe luchthaven.
Wij laten daarom enige interviews volgen, die onze lezers in staat stellen zich een denkbeeld te vormen, wat er komt kijken bij een moderne luchthaven. De luchtaart en alles wat daarmee in verband staat, boeit jong en oud, en dit zal in de toekomst zeker zo blijven.
Luchthavenmeester C. Heemskerk bood ons een gemakkelijke stoel aan in zijn nieuw centraal gelegen kantoor op de 1e verdieping van het nieuwe Gouvernements-Stationgebouw.
Wij hadden van hier uit een prachtig uitzicht door de ramen op de parkeerplaats van de vliegtuigen, waar van de naam in vaktarmen "apron" luidt, terwijl wij aan de andere zijde uit zagen op de grote hall, alwaar de vracht, douane en immigratie afdeling zijn ondergebracht.
De heer Heemskerk, die vanaf den beginne heeft gegeven zich de luchtaartbelangen van Aruba aan te trekken, staat in gouvernementsdienst aan het hoofd van dit bedrijf, want de luchthaven is het eigendom en het werk van het Gouvernement.
Wij laten nu de heer Heemskerk kwijt.

Wij laten nu de heer Heemskerk kwijt.

ten en dergelijke, zou er geen commerciële luchtvaart en sportvliegerij mogelijk zijn. De taak een dergelijke onderneming tot in de hoogste graad van doeltreffendheid te houden komt neer op de schouders van de luchthavenmeester. Het is dan ook geen wonder, dat steden die miljoenen geïnvesteerd hebben in luchthavens, zeer hoge eisen stellen aan hun luchthavenmeester. Op het moment zijn er drie hoofdgroepen waaruit de meeste luchthavenmeesters zijn voortgekomen: vliegers, zakenlieden,

2. Hij moet bereid zijn hard te werken.
Feestdagen bestaan op een luchthaven niet, integendeel, deze dagen zijn de drukste.
De luchthavenmeester is 24 uur in dienst en dat betekent dan ook 24 uren.
Er wordt niet gevlogen van 6 uur tot 12 uur en het begint dan niet weer om 13 uur noch eindigt het om 17 uur.
3. Hij moet er van overtuigd zijn dat hij in de „right business” is.

bepaalde som gelds voor nieuwbouw en onderhoud, alle interesse in het geheel geval.
Indien besturen hun belangstelling verliezen in de luchthaven-politiek, in het onderzoek naar de toestand, dan in het verbeteren van de dienst, dan ontkennen deze besturen hun verantwoordelijkheid.
Wie houdt nu toezicht op het beheer van de luchthaven door de luchthavenmeester?
Dit kan gedaan worden op verschillende wijzen:
New Orleans (U.S.A.) bijv. bezit een door de gemeente aangestelde „AVIATION BOARD”, bestaande uit 5 leden, meestal uit het zakenleven, welke voor een bepaalde tijd worden aangesteld. Deze commissie heeft de bevoegdheid de luchthavenmeester aan te stellen.
In diverse steden in Amerika (Miami, Seattle) bestaan z.g. HAVEN-BESTUREN die speciaal belast zijn met het wel en wee van een luchthaven. In New York werd voor de Tweede Wereldoorlog aan de „Port of New York Authority”, welke speciaal was belast met het toezicht op de zeehavens, een luchthavenexpert met een gehele luchtvaartafdeling toegevoegd. Verder zijn er nog vele gevallen waar de controle op het beheer van een luchthaven in handen is gegeven van een of ander departement.

In art. 22 van het Curaçaos verlotreglement 1946 wordt bepaald, dat aanspraak is verboden op overtocht:
bij een verlot ex. art. 20 (klein tenlands verlot) tot ten hoogste bedrag van f 450,— (heen en terugreis tezamen);
bij een verlot ex. art. 21 (groot tenlands verlot) tot ten hoogste bedrag van f 450,— (heen en terugreis tezamen);
In art. 22 van het Curaçaos verlotreglement 1946 wordt bepaald, dat aanspraak is verboden op overtocht:

Overzicht

beantwoording daarvan.
Tot zover de gestelde vragen en staan. (art. 22 lid 2 en 3)
buiten eigen schuld of toedoen o ziekte, ziels- of lichaamsgebrek dienst verlaat wegens welbewe de Nederlandse Antillen, tenzij hij de terugreis tijdens zijn verlot moet hij de kosten terugbetalen die verplichting niet wordt voldaan jaar door te dienen. Indien terugkeer van verlot nog tenmin Diegene is verplicht, om na dan wel naar het land zijner ker heeft op overtocht naar Nederland de Nederlandse Antillen aanspraak die na zijn ontslag uit de dienst alleen gevolgen hebben voor de terugkeer van verlot ex. art. 21, een ambtenaar zes maanden na



Archivo Nacional Aruba

Ingezonden.

OPPORTUNITY
To plan YOUR future
With the MANUFACTURE
LIFE ASSURANCE
COMPANY OF CANADA
See

Aruba Trading Co. Aruba

Mijnheer de Redacteur,
Wat was ik Zaterdag 1.1. trots toen ik ons nieuwe Stationsgebouw op Da-kota had bekeken.
Mijn hart klopte wat sneller toen ik deze nieuwe aanwinst voor ons Aruba zag.

Weet U, dat het moeilijk voor mij was, mijn gedachten enkele tientallen jaren terug te laten gaan naar het oude Aruba van toen.
Petroleum lantaarns op enkele straat-hoeken, in de Nassaustraat honderden meters naast het pand van Ecury niets anders dan wat kleine huisjes.
En nu, nieuwe winkel op nieuwe winkel, de een nog mooier dan de andere.
Kunt U zich indenken, dat ik Zaterdag blij was, toen ik dit nieuwe Stationsgebouw had gezien?
Wat is mijn geboorteland gegroeid en wat ben ik blij, dat ik dit alles nog mag meemaken.
En toch ben ik juist om de dag van Zaterdag erg, heel erg teleurgesteld.
Het nieuwe Stationsgebouw is geopend, de Gouverneur is er speciaal voor overgekomen, mooie toespraken, maar niet de stem van Aruba werd gehoord.
Ons volk heeft niet eens dank kunnen zeggen. Het is net of Vader Curacao aan zijn zoon Aruba gezegd heeft, "hier heb je nou dit mooie station, hou nou je mond maar en wees er zuinig op."
Voelt U het ook niet zo aan, zegt U nou eens.

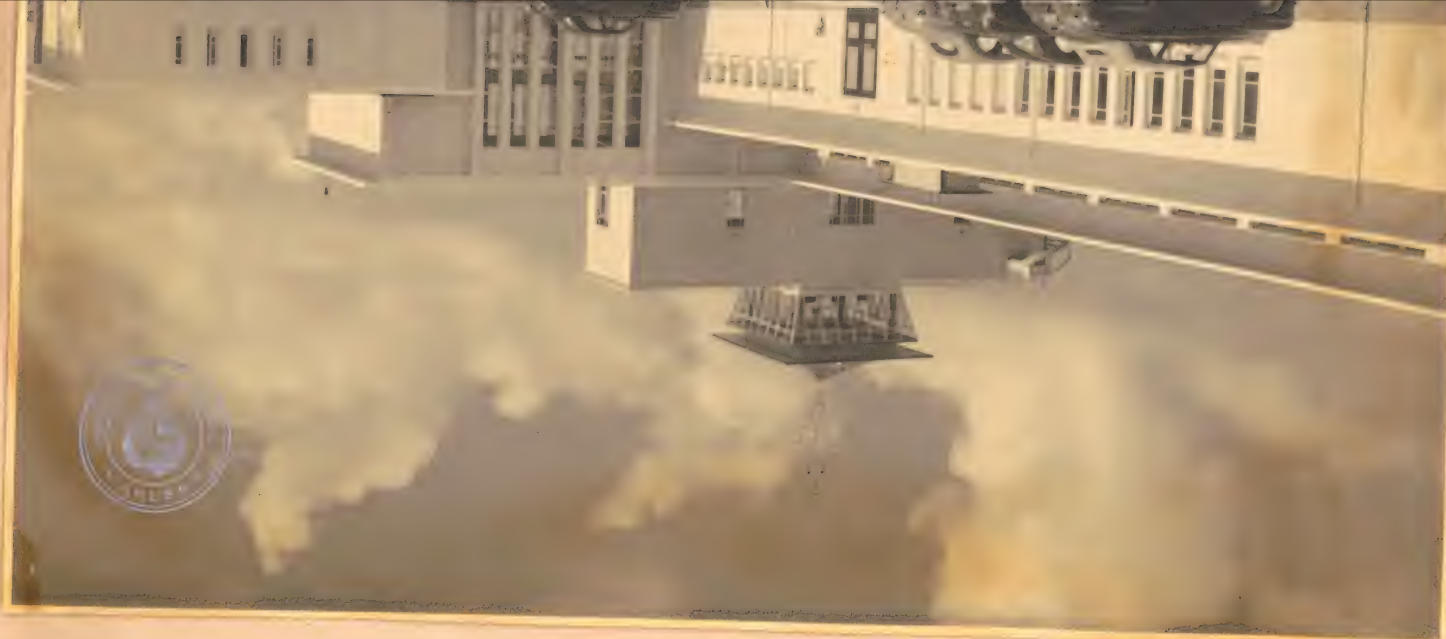
Waarom heeft onze Gezaghebber hiernaal niets gezegd, mocht dat niet, dat zal toch niet waar zijn. Hij vertegenwoordigt toch ons volk, U, mij en ons allemaal zoals wij hier wonen en werken. We hebben dus niet eens "Dank U wel mijnheer de Gouverneur" mogen zeggen, als Curacao nou maar niet denkt "toch niet

Aruba Gas Supply Company Ltd.
**KOOKT
OP
GAS**
Voordeelig en zindelijk.

KLM
Gen. Agent, en alle erkende reisagentschappen.
ARUBA: Eman Trading Co.,
CURACAO: KLM, Tel. 1020, 2132
Inlichtingen verstrekken:
(Retour San José)
VOOR SLECHTS FL. 433.15
COSTA RICA
Vliegt per **KLM** naar het koele




Brighten Your Car...



OPPORTUNITY

To plan YOUR future
With the MANUFACTURE
LIFE ASSURANCE
COMPANY OF CANADA

See

Aruba Trading Co. Aruba

Ingezonden.

Mijnheer de Redacteur,
Wat was ik Zaterdag j.l. trots toen ik ons nieuwe Stationsgebouw op Dakota had bekeken.

Mijn hart klopte wat sneller toen ik deze nieuwe aanwinst voor ons Aruba zag.

Weet U, dat het moeilijk voor mij was, mijn gedachten enkele tientallen jaren terug te laten gaan naar het oude Aruba van toen.

Petroleum lantaarns op enkele straat-hoeken, in de Nassaustraat honderden meters naast het pand van Ecury niets anders dan wat kleine huisjes.

En nu, nieuwe winkel op nieuwe winkel, de een nog mooier dan de andere.

Kunt U zich indenken, dat ik Zaterdag blij was, toen ik dit nieuwe Stationsgebouw had gezien?

Wat is mijn geboorte-eiland gegroeid en wat ben ik blij, dat ik dit alles nog mag meemaken.

En toch ben ik juist om de dag van Zaterdag erg, heel erg teleurgesteld.

Het nieuwe Stationsgebouw is geopend, de Gouverneur is er speciaal voor overgekomen, mooie toespraken, maar niet de stem van Aruba werd gehoord.

Ons volk heeft niet eens dank kunnen zeggen. Het is net of Vader Curacao aan zijn zoon Aruba gezegd heeft, "hier heb je nou dit mooie station, hou nou je mond maar en wees er zuinig op".

Voelt U het ook niet zo aan, zegt U nou eens.

Waarom heeft onze Gezaghebber helemaal niets gezegd, mocht dat niet?, dat zal toch niet waar zijn. Hij vertegenwoordigt toch ons volk, U, mij en ons allemaal zoals wij hier wonen en werken. We hebben dus niet eens "Dank U wel mijnheer de Gouverneur" mogen zeggen, als Curacao nou maar niet denkt "toch niet netjes van onze zoon Aruba", want ik geloof toch wel dat wij het graag hadden gedaan.

Wilt U dit stuk in Uw courant opnemen Mijnheer?

Hoogachtend, — Arubaan.

NASCHRIFT REDACTIE:

Hoewel wij in ons Redactioneel gedeelte deze kwestie reeds aanroeren, kunnen wij, om de juiste toon van dit schrijven en toch niet nalaten, het precies op te geven zo als het ons wordt toegezonden.

Vliegt per **KLM** naar het koele

COSTA RICA

VOOR SLECHTS **Fl. 433.15**

(Retour San José)

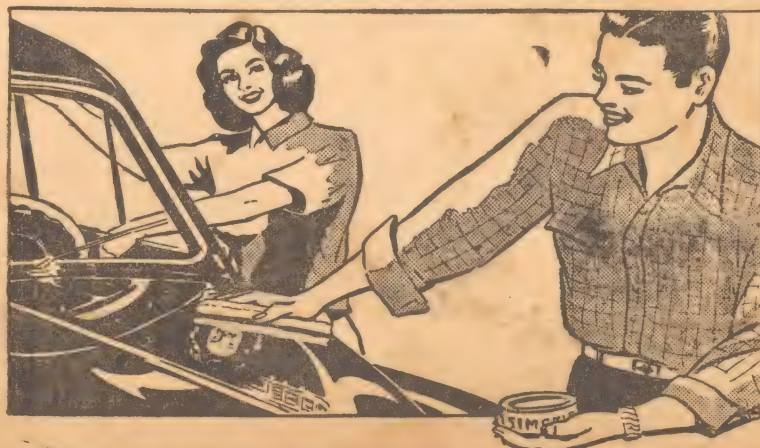
Inlichtingen verstrekken:
CURACAO: KLM, Tel. 1020, 2132
ARUBA: Eman Trading Co.,
Gen. Agent, en alle erkende
reisagentschappen.

KLM

Aruba Gas Supply Company Ltd.

KOOKT OP GAS

Voordeelig en zindelijk.



Brighten Your Car...
with **SIMONIZ!**

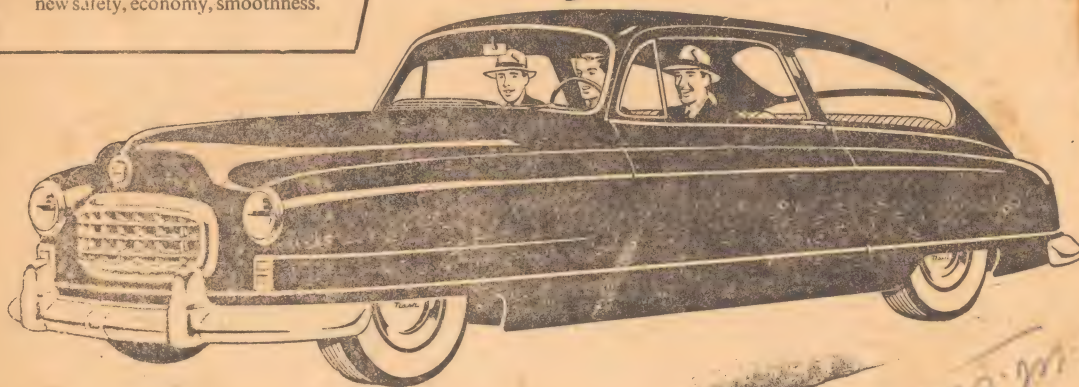
Millions of men and women all over the world depend on SIMONIZ and SIMONIZ KLEENER to restore and protect the beauty of their automobiles. These famous products are economical and easy to use. They will give your car a beauty that will last for many months, safeguard the finish from "sun-burn," and keep its colors from fading.



The Greatest Single Advance in
Car Construction in 40 Years!

In Nash the entire frame and body, roof, rear fenders, floor, are built as one welded unit. Twice as rigid as ordinary car construction, it makes possible new safety, economy, smoothness.

Only Nash Has Airflyte Construction



The only car to offer you ALL these features:

- Unitized Airflyte Construction
- More powerful performance than ever, with high-compression engines
- 20.7% Less Air-drag than the average car of current design
- New Airliner Interior with 5-way reclining seat in front
- Twin Beds . . . Uniscope safety . . . soft 4-wheel coil springing
- Over 25 miles on a U. S. gallon in the big Nash Statesman

Nash

AIRFLYTE

Great Cars Since 1902

Nash Export Division, Nash-Kelvinator Corporation

BETTER LIVING THROUGH BETTER ROADS



bepaalde som gelds voor nieuwbouw en onderhoud, alle interesse in het gehele geval.

Indien besturen hun belangstelling verliezen in de luchthaven-politiek, in het onderzoek naar de toestand- of in het verbeteren van de dienst, dan ontkennen deze besturen hun verantwoordelijkheid.

Wie houdt nu toezicht op het beheer van de luchthaven door de luchthavenmeester?

Dit kan gedaan worden op verschillende wijzen:

New Orleans (U.S.A.) bijv. bezit een door de gemeente aangestelde „AVIATION BOARD”, bestaande uit 5 leden, meestal uit het zakenleven, welke voor een bepaalde tijd worden aangesteld. Deze commissie heeft de bevoegdheid de luchthavenmeester aan te stellen.

In diverse steden in Amerika (Miami, Seattle) bestaat z.g. HAVEN-BESTUREN die speciaal belast zijn met het wel en wee van een luchthaven. In New York werd voor de Tweede Wereldoorlog aan de „Port of New York Authority”, welke speciaal was belast met het toezicht op de zeehavens, een luchthavenexpert met een gehele luchtvaartafdeling toegevoegd. Verder zijn er nog vele gevallen waar de controle op het beheer van een luchthaven in handen is gegeven van een of ander departement, hetwelk dan ook steeds een luchthaven-expert krijgt toegewezen.

Om een juist beeld te krijgen van de verplichtingen en rechten van de luchthavenmeester wordt er tussen het bestuur en de luchthavenmeester steeds een contract opgemaakt. Dit contract voorziet de luchthavenmeester van een zekere veiligheid voor zover het betreft capricieuze politieke veranderingen, terwijl aan de andere kant de gemeenschap verzekerd is van een bevredigende dienstvervulling door de luchthavenmeester.

Het contract bezit als regel ook een clause waarin een raad van arbitrage wordt aangesteld om eventuele geschillen tussen gemeente en luchthavenmeester op te lossen.

Deze raad bestaat uit 3 leden, een lid aangesteld door de gemeente, een door de luchthavenmeester en een derde lid aangesteld bij mondelinge overeenkomst tussen genoemde partijen.

De luchthavenmeester dient volkomen autoriteit te bezitten over de administratie van de luchthaven. Dit houdt in: het in dienstnemen of ontslaan van luchthavenpersoneel en het recht om fondsen te binden ten bate van de luchthaven uit belastingen of directe inkomsten.

Boven alles, de luchthavenmeester moet de bevoegdheid bezitten belangrijke beslissingen te kunnen nemen betreffende luchthaven-politiek en -plannen.

Echter indien zijn handen worden gebonden door een bestuur dat geen gezag aan hem wil verlenen, dan zal de luchthaven achterblijven bij de vooruitgang van de luchtvaart.

De Luchthavenmeester van Aruba

(slot volgt)

De Luchthavenmeester

Het beroep of vak van luchthavenmeester is nog betrekkelijk nieuw. Zelfs in de luchtvaart is de luchthavenmeester eigenlijk nog een nieuweling. De luchthavenmeester van heden met zijn uitgebreide verantwoordelijkheden en controle over een grote onderneming, is een directe afstammeling van de rondtrekkende vlieger van twintig jaar geleden, die op een of ander geschikt weiland een soort zaakje opzette en dan niet al te bevreesde burgers voor een tientje een luchtreisje boven de stad bezorgde.

De luchtvaart heeft sedert die tijd een lange weg afgelegd en zo ook de luchthavenmeester. Heden ten dage is het nog steeds een groot voordeel voor een luchthavenmeester om vlieger te zijn, maar belangrijker zijn zijn ervaringen in algemene luchtvaartzaken. Tot voor kort bestond er geen speciale opleiding voor luchthavenmeester, behalve dan praktijk.

Helaas heeft dit reeds vele malen geleid tot vergissingen die zeer kostbaar waren voor luchthavens.

Ook tegenwoordig is er nog slechts zeer weinig gelegenheid om te worden opgeleid tot luchthavenmeester.

Steeds meer komt men tot de overtuiging dat de luchthaven de basis is van de luchtvaart. Deze is een van de schakels in de ketting welke vliegtuig, passagiers en bemanning verbindt.

Zonder de moderne luchthaven met haar grote startbanen, haar diensten, haar personeel, haar faciliteiten en dergelijke, zou er geen commerciële luchtvaart en sportvliegerij mogelijk zijn. De taak een dergelijke onderneming tot in de hoogste graad van doeltreffendheid te houden komt neer op de schouders van de luchthavenmeester. Het is dan ook geen wonder, dat steden die miljoenen geïnvesteerd hebben in luchthavens, zeer hoge eisen stellen aan hun luchthavenmeester. Op het moment zijn er drie hoofdgroepen waaruit de meeste luchthavenmeesters zijn voortgekomen: vliegers, zakenlieden,

politiek aangestelden. Velen van hen voldoen niet aan de eisen, toch worden aangesteld, meestal omdat ze wel interesse bezitten en aantonen bereid te zijn te leren. Het wil dus niet zeggen dat een vlieger, een zakenman of een politicus geen goede luchthavenmeester kan worden. Het tegendeel is waar. Het is echter belangrijker om deze drie eigenschappen te combineren met zakelijke en beroepstraining. Voor zover het een vlieger betreft geeft dit het voordeel, dat een vlieger de vliegtechnische zaken van het luchthavenmeesterschap onder de knie heeft. Echter heeft een vlieger weinig of geen ervaring betreffende huren, contracten, personeelsproblemen, enz. Waar dan moet men zoeken naar een goede luchthavenmeester en wat moet men voor een dergelijke functie eisen?

Jaarlijks komen er in de wereld duizenden jongemannen van scholen die een prima opleiding hebben genoten voor het vak van luchthavenmeester, n.l. techniek en zakenadministratie. Dit is echter niet genoeg. De algemene kennis van typische luchtvaartzaken ontbreekt nog. Deze kan worden opgedaan door 2 à 3 jaar te gaan werken onder toezicht van een ervaren luchthavenmeester.

De criteria welke worden gebruikt om de waarde te bepalen van een goede en met succes werkende luchthavenmeester zijn niet zo concreet als die welke bijv. worden gebruikt voor een vlieger, werktuigkundige, stuurman enz.

Er zijn echter wel een aantal bekwaamheden zowel persoonlijk als technische welke de bekwame van de niet-bekwame luchthavenmeester onderscheiden n.l.:

1. Hij moet een goed zakenman zijn. Moderne luchthavens zijn grote zakelijke ondernemingen en tenzij de man die deze zaak leidt, deze kan beheren, administreren en onderhouden, overeenkomstig de principes van goede zakelijkheid met een daaraan verwante goede zakenethica, is het een verloren onderneming.
2. Hij moet bereid zijn hard te werken. Feestdagen bestaan op een luchthaven niet, integendeel, deze dagen zijn de drukste. De luchthavenmeester is 24 uur in dienst en dat betekent dan ook 24 uren. Er wordt niet gevlogen van 6 uur tot 12 uur en het begint dan niet weer om 13 uur noch eindigt het om 17 uur.
3. Hij moet er van overtuigd zijn dat hij in de „right business” is.

een ambtenaar zes maanden na zijn terugkeer van verlof ex. art. 21, kan alleen gevolgen hebben voor degene, die na zijn ontslag uit de dienst van de Nederlandse Antillen aanspraak heeft op overtocht naar Nederland, dan wel naar het land zijner keuze.

Diegene is verplicht, om na zijn terugkeer van verlof nog tenminste één jaar door te dienen. Indien aan die verplichting niet wordt voldaan, moet hij de kosten terugbetalen van de terugreis tijdens zijn verlof naar de Nederlandse Antillen, tenzij hij de dienst verlaat wegens welbewezen ziekte, ziels- of lichaamsgebreken, buiten eigen schuld of toedoen ontstaan. (art. 22 lid 2 en 3)

Tot zover de gestelde vragen en de beantwoording daarvan.

Overzicht

In art. 22 van het Curaçaos verlotreglement 1946 wordt bepaald, dat aanspraak is verbonden op overtocht:

bij een verlof ex. art. 20 (klein buitenlands verlof) tot ten hoogste een bedrag van f 450,— (heen en terugreis tezamen);

bij een verlof ex. art. 21 (groot buitenlands verlof) tot ten hoogste

LANDS

De wnd. Directeur van de
December 1950 tot en met Zat
kunnen worden gevoerd met
De dienst met Nederland is
In het verkeer met NEDER
VERLENGING van de tijdsdu
ME is dit wel geoorloofd.
De kosten voor deze Kers

ARUBA

De Luchthaven en de Luchthavenmeester

Daar de luchtvaart in de laatste jaren hoe langer hoe meer een grotere rol gaat vervullen in het internationale verkeer en de gemeenschap zich er dientengevolge meer voor gaat interesseren is het zeer zeker noodzakelijk om aan de problemen verbonden aan het beheer van een luchthaven meer publiciteit te geven.

De grote problemen zijn wel die van het eigendom en het beheer, welke resulteren in de volgende vragen:

Moet de luchthaven het eigendom zijn van de gemeenschap of van een privaatrechtelijke instelling?

Moet het beheer gevoerd worden door de gemeenschap of door een privaatrechtelijke instelling?

Indien het eigendom van de gemeenschap, welk departement zal dan controle moeten uitoefenen?

Dit zijn vragen van het grootste belang voor elke gemeenschap die een luchthaven wil aanleggen of de bestaande luchthaven wil verbeteren. Op deze vragen zijn geen antwoorden te geven, die van toepassing zijn op alle luchthavens en er bestaan geen voorschriften betreffende de problemen van het beheer.

Er bestaan echter wel voorbeelden van bestaande succesvolle luchthavens en er zijn een aantal leidinggevende principes, die de oplossing van bovenvermelde vragen kunnen geven.

A. Eigendom van een luchthaven

Bijna elke gemeenschap in de U.S.A. met meer dan 100.000 inwoners, bezit een luchthaven en daar de gehele luchtvaarttoekomst van zo'n gemeenschap afhangt van deze ene luchthaven, is het vrij logisch dat

deze het eigendom is van de gemeenschap zelve. De voornaamste reden hiervoor is wel het feit dat bijna alle privé-bezitters van luchthavens, zoals in de praktijk herhaaldelijk blijkt, de welvaart voor de gemeenschap in hun exploitatie-plan ondergeschikt maken aan hun privé-belangen.

Een gemeentelijke luchthaven (een luchthaven waarvan de gemeenschap eigenaar is) moet dusdanig worden beheerd, dat wanneer moet worden gekozen tussen een zeker direct financieel profijt en een indirecte of toekomstige winst voor de gemeenschap er geen twijfel mag bestaan bij de eigenaar dat het laatste het belangrijkste is.

In grote gemeenten waar twee, drie of zelfs meer luchthavens bestaan, zijn er steeds termen aanwezig om een overheidscontrole uit te oefenen, teneinde de luchtvaartplannen van de gemeente te kunnen behartigen.

Het beste standpunt betreffende dit onderwerp is wel de luchthaven even belangrijk te beschouwen voor de gemeenschap als bijvoorbeeld de

zeehaven, de spoorwegen en de straten dit zijn.

Voor de Tweede Wereldoorlog waren veel gemeenten tegen het bouwen van een luchthaven. Een luchthaven werd toen gezien als een te grote last voor het merendeel van de bevolking. (om een transportfaciliteit te helpen ondersteunen, welke slechts door een kleine minderheid werd gebruikt).

Dit was wel een zeer kleinzielig standpunt. Het resultaat was dan ook dat privé-kapitaal, en dit was willig genoeg zulks te doen, luchthavens ging bouwen en beheren met het gevolg dat nu in zeer vele gevallen de gemeenten zelf geheel nieuwe luchthavens moeten gaan aanleggen of geneogen moeten nemen te worden bediend door privé-luchthavens.

Na de Tweede Wereldoorlog n.l. zijn bijna alle gemeenten, die zelf nog geen luchthaven hebben, tot de ontdekking gekomen dat het zeer grote voordelen biedt een gemeentelijke luchthaven te bezitten, welke dan ook door de gemeente wordt beheerd en dus geheel ten bate van de gemeenschap werkt en wordt ontwikkeld.

De luchthavenmeester moet in staat zijn anderen een serieus en eerlijk enthousiasme te tonen voor de hedendaagse en toekomstige luchtvaart.

4. Hij moet een handelsreiziger zijn voor de luchtvaart.

Een van zijn meest belangrijke taken is wel het verkopen van de luchtvaart en zijn luchthaven aan het publiek.

Hij mag nooit een gelegenheid missen om voor zijn luchthaven te spreken. (vandaar dat artikeltje)

5. Hij moet een goede opleiding genoten hebben.

Dit houdt in theoretische en praktische ervaring.

6. Hij moet een plaats innemen in het burgerlijke en sociale leven van de gemeenschap.

De luchthavenmeester kan zich niet veroorloven geïsoleerd te leven van zijn medeburgers.

7. Hij moet een goede chef zijn voor het personeel, in staat het vertrouwen van zijn mensen te winnen. Hij moet eerlijk en onpartijdig zijn tegenover zijn personeel en in staat zijn bekwame mensen in dienst nemen.

8. Hij moet in staat zijn de moeilijkheden van vliegers te begrijpen en op te lossen.

Ik hoop met dit schrijven, waarbij ik als leiddraad het boek "Airport operation and Management" van Charles A. Zweng (Pan American Aviation Service), heb gebruikt, een beknopt overzicht te hebben gegeven van het beheer van een luchthavenmeester en van de taak van een luchthavenmeester.

De Luchthavenmeester van Dakota.

Dit alles wil niet zeggen dat er geen behoefte zou bestaan aan privé-luchthavens. Het tegendeel is waar. In zeer grote gemeenten waar het aantal sportvliegers, vliegscholen en plaatselijke vluchten zeer groot is, bestaan inderdaad privé-luchthavens. In Europa en Amerika zijn tientallen van dergelijke luchthavens en vliegvelden op te noemen met een zeer goed zakelijk beheer, die tevens de gemeenschap voldoende dienen.

B. Beheer van de Luchthaven

Ofschoon vele autoriteiten het noodzakelijk achten dat een luchthaven eigendom is van de gemeenschap, hebben zij als regel geen bezwaar tegen privé-beheer van de luchthaven, mits de beheerder is gebonden door middel van een contract om de luchthaven te beheren ten voordele van het publiek en zijn beheer er op gericht is de plaatselijke belangen van handel en nijverheid te bevorderen. Onder deze omstandigheden heeft het bestuur van de gemeente de verantwoordelijkheid, met erkenning van haar eigen verplichting ten opzichte van het luchtvaartminnende publiek, de beheerder financieel bij te staan teneinde hem in staat te stellen een zodanig beheer te voeren, dat de luchthaven voor de gemeente een profijtopleverend en nuttig bedrijf wordt.

C. De autoriteit van het Gemeentelijk (plaatselijk) Bestuur.

Het feit dat de gemeente eigenaar is van de luchthaven betekent niet dat de gemeente bevoegd is om over alle zaken van het luchthavenbeheer te beslissen. Integendeel, de meeste leden van een gemeentelijk bestuur zijn als regel geheel onbekkend met luchtvaartzaken en hun pogingen om de luchthaven-politiek voor te schrijven hebben reeds vele malen geresulteerd in een verlies voor de gemeenschap, zowel financieel als technisch.

Een in de Verenigde Staten zeer veel voorkomende, maar zeer ongelukkige gang van zaken is wel het aanstellen, door de autoriteiten, van luchthavenmeesters (beheerders), wier enige kwalificatie voor de betrekking hun politieke richting is.

Een zeer groot nadeel voor de luchthavenmeester is gelegen in onverschilligheid van de zijde van het bestuur voor de belangen van de luchthaven.

Vele gemeente-besturen verliezen, zodra een luchthavenmeester is aangesteld en deze is voorzien van een

De officiële opening van het nieuwe Luchthavenstation.

Zaterdagmorgen 18 Maart j.l. was dan het ogenblik aangebroken dat de velen bij de tot stand koming betrokken overheidsdiensten en particuliere ondernemingen konden zeggen, eindelijk is het dan zo ver.

Lang voor de aanvangstijd werden reeds vele bloemstukken in het gebouw afgeleverd en hadden wij de gelegenheid rustig de voorbereidingen in ogenschouw te nemen.

Door de Heer Kemmink is op een beschaafde wijze een toepasselijke versiering aangebracht.

De grote passage-hall was ingericht voor de officiële opening.

Enigen honderden stoelen waren waren in rijen opgesteld en achter een geïmproviseerd doch smaakvol gedecoreerd podium was tegen de muur het portret van Hare Majesteit de Koningin aangebracht op een fond van oranje-vlaggedoek en boven het portret een verlichte kroon.

Vooraf toen de vele bloemstukken rondom het podium gearrangeerd werden kon men spreken van een feestelijke indruk.

Door de luidsprekers klonk een bescheiden muzikje en dra was het moment aangebroken, dat de eerste genodigden arriveerden.

De heer Huiskamp in zijn functie als lid van het comité van voorbereiding, later geassisteerd door nog enkele andere heren o.a. de heer Goetze, vervulden de taak van ceremoniemeesters. Het is niet doenlijk om namen te noemen van al de aanwezigen.

Het C.A.B., hoofden van overheidsdiensten, corps consulaire, van de Lago, de geestelijkheid, vertegenwoordigers van Kamer van Koophandel, Verg. van Handelaren, van de K.L.M. van de betrokken particuliere ondernemingen benevens alle, van hoogst tot laagst geplaatste ambtenaar en employés die bij de bouw betrokken waren. Kortom Curacao, en Aruba in het bijzonder was vertegenwoordigd.

Buitengewoon sympathiek is de geste geweest om de arbeiders bij deze gelegenheid uit te nodigen en wij willen de ons onbekende initiatiefnemer onze erkenning betuigen voor dit gebaar, waardoor de eerbied voor de arbeid tot uiting kwam!

Precies half 12 arriveerde het hoge gezelschap bestaande uit Zijne Excellentie De Gouverneur der Nederl. Antillen, de heer L. A. H. Peters, in gezelschap van Mevrouw Peters en één harer dochters, de Nederl. Gezant in Venezuela, de heer Craandijk benevens de adjudant van de Gouverneur.

Namens de Commissie van voorbereiding voor de officiële opening wordt het gezelschap ontvangen door de heer A. H. Hessling in zijn functie als voorzitter van de commissie en de heer C. Heemskerk, luchthavenmeester, eveneens lid van genoemde Commissie.

Daarna neemt de officiële plechtigheid een aanvang en houdt de heer G. Schoorl, Directeur Openbare Werken, Curacao zijn openingsrede.

Spreeker noemt het een voorrecht getuige te zijn bij deze openingsplechtigheid.

Hij geeft in grote trekken de wordingsgeschiedenis van het luchtvaartverkeer op Aruba weer, o.a. memoreert de spreker het feit dat de komst van de Snip op 23 December 1935 het begin was van het luchtverkeer op Aruba, dat gestadig met het verstrijken van de jaren in omvang groeide.

Nadat in October 1945, en later nogmaals, het stationsgebouw dat tot vandaag dienst heeft gedaan, vergroot moest worden, werd in 1946, en wel op 29 April een aanbesteding gedaan, welke mislukte doordat de enkele inschrijver voor een hoger bedrag had ingeschreven dan de raming.

Dit moet geweten worden aan het feit dat toendertijd de materialenschaarste nog groot was en daardoor kostbaarder.

Op 14 November 1947 werd een tweede inschrijving gehouden met het gevolg dat de bouw gegund werd aan de Bouw Maatschappij Aruba.

Januari 1948 werd met de bouw een begonnen en nu is dan het moment dat het gebouw in gebruik genomen zal worden.

Ik wil mij beperken met namen noemen, aldus spreker, om het gevaar niet te lopen namen te vergeten, maar ik wil toch een enkele uitzondering maken en wel voor Ir. C. M. Bakker, de architect van dit gebouw, die reeds vele bewijzen van zijn kunde geleverd heeft, en hier is hij er in geslaagd, schoonheid en utiliteit op juiste wijze weten te verenigen.

Ook de Heer Berghuis wil ik bij uitzondering noemen, die voor de electrotechnische installatie op bij-

zondere wijze heeft zorg gedragen.

Met het verzoek aan Zijne Excellentie, de Gouverneur, om het gebouw officieel te willen openen, besluit de Heer Schoorl zijn openingsrede.

Het woord was daarna aan de Gouverneur.

Elders in dit nummer staat deze rede in zijn geheel afgedrukt.

Nadat Zijne Excellentie zijn rede beëindigd had en de gedenkplaat onthuld, klonk het Wilhelmus uit de luidspreker.

Hoe ontroerend schoon klonk ons Volkslied door de ruime Hall. Roerloos werd de nationale hymne staande aangehoord, en daarmede was het einde gekomen van het officiële gedeelte.

De aanwezigen verspreidden zich om het gebouw te bezichtigen. In het restaurant was een koud buffet aangericht.

Weldra verschenen toestellen van de Aruba Flying Club boven het terrein, die een demonstratie gaven.

Nog lang bleven de genodigden vertoeven om dan allengs te vertrekken.

Op onopvallende wijze werden de nodige voorbereidingen getroffen om het bedrijf in werking te stellen.

Reeds dezelfde middag beëindigde de actieve K. L. M. haar werkzaamheden in het oude gebouwtje om direct daarop haar prachtige taak in de nieuwe veelbelovende omgeving voort te zetten.

s'Avonds baadde het gebouw in een zee van licht en maakten velen van de gelegenheid gebruik om met hun familie Aruba's nieuwste aanwinst te bezichtigen.

Het gebouw is nu in gebruik, de gasten zijn verdwenen, nijvere mensen hebben bezit genomen van dit prachtig stuk werk.

Het is nu aan ons, bewoners van Aruba TROTS te zijn op dit gebouw.

Zoals terecht opgemerkt is geworden door de Gouverneur, dit station is wellicht het mooiste van het Caraïbische gebied.

Moge het een symbool worden voor de toekomst van Aruba.

Zoals wij het gebouw bij dag en avond hebben gezien, het heeft ons hart vervuld met respect voor ontwerper en uitvoerders.

Het stationsgebouw is een tastbaar bewijs geworden van de ideale band tussen hand en hart.

REDE ZIJNE EXCELLENTIE DE GOUVERNEUR DER NEDERL. ANTILLEN.

Excellentie, Honored guests, Huespedes distinguidos, Dames en Heren:

Op de eerst plaats wens ik hier een woord van welkom te richten tot de Nederlands Gezant in Venezuela, Zijne Excellentie Craandijk, die bereid is gevonden om deze feestelijke opening van het nieuwe stationsgebouw bij te wonen.

Als Nederlands vertegenwoordiger in het nabuurland waarmede wij zeer vele en goede betrekkingen hebben zien wij U graag in ons midden opdat U uit eigen aanschouwing en door persoonlijk contact onze problemen leert kennen en waarderen.

We are happy to have as our guests a representative of the Civil Aeronautics Administration and a representative of travel-journalism in the United States.

Many are our contacts in airtraffic and I am sure that personal acquaintance can be only helpful to mutual understanding.

Airtravel gains on ever increasing importance in tourism; good service in the air on the ground is a prerequisite to the expansion of tourism in countries where airtransportation plays such an important role as on the Caribbean islands.

We trust that our good friends of the north will take with them not only pleasant memories of a pleasant day but lasting impressions of efficient airtravelfacilities.

De la vecina republica de los Estados Unidos de Venezuela ha llegado hacia nosotros el digno representante de la gran compania Aerea la Linea Aeropostal Venezolana.

Muy apreciable Señor representante (Señor Dr. Hector Valdivieso.) Nosotros le damos a Usted las mas cordiales bienvenidas y le somos muy agradecidos que Uster haya querido honrarnos con su grato presencia en la solemne inauguración de este aeropuerto.

Los lazos entre la República Venezolana y las Antillas Neerlandesas siempre han sido de los mas intimos; el trafico aereo ha contribuido a estrecharlos mas.

Esperamos que la Linea Aeropostal Venezolana con gran satisfaccion haga uso de las facilidades que aqui en Aruba brindamos al trafico aereo.

De Directeur van Openbare Werken, onder wiens leiding dit nieuwe stationsgebouw werd opgericht, heeft U zojuist uitvoerig ingelicht omtrent de geschiedenis van de totstand koming van dit gebouw, van dit vliegveld. Ik mag mij dan ook ontslagen achten van de taak om U een historische schets te geven van de luchthaven Dakota.

Het is echter nuttig om even stil te staan bij het feit, dat die geschiedenis zo kort is. De gehele ontwikkeling van Aruba van een vreedzaam, rustiek eiland tot een rijk, bedrijvig en druk industrieel centrum, heeft in korte tijd plaats gehad.

Van midden 1934 dateert de eerste geregelde luchtverbinding met Aruba, dat toen met Curacao verbonden werd door de op Aruba gevestigde Caraïbische Vliegdiens Onderneming.

Deze onderneming onderhield de verbinding met Curacao met een zespersoons amphibie-transportvliegtuig en met het Gouvernement sloot zij een contract voor het vervoer van post.

De onderneming had slechts een kort leven en zij staakte haar vluchten reeds in December 1934.

In diezelfde maand landde de bekende "Snip" van de K.L.M. op Aruba voor de eerste maal en in Januari 1935 begon de K.L.M. haar eerste regelmatige verbinding tussen Aruba en Curacao met twee retourvluchten per week.

In 1936 werd een regelmatige luchtverbinding geopend met Maracaibo, in 1937 met Barranquilla en in September 1943, dus in het midden van de oorlog met Miami.

Toen in 1942 de Amerikaanse luchtmacht gebruik ging maken van het Dakota vliegveld moest dit verhard en vergroot worden en sedertdien is het in belangrijkheid toegenomen.

Aruba is thans een knooppunt in de vliegdiens van het Caraïbisch gebied en met dit nieuwe stationsgebouw en de technische uitrusting kan Aruba wedijveren met de beste luchthavens rond de Caraïbische Zee.

Gaarne wens ik dan ook de Arubanen geluk met dit mooie en praktische stationsgebouw. Ik ben er zeker van dat voor de efficiënte inrichting en door de smaakvolle uitvoering de grondslag is gelegd voor een steeds toenemend luchtverkeer via Aruba. De heer Schoorl heeft reeds lof toegezwaaid aan de architect en aan de bouwer. Ik sluit mij daarbij gaarne aan namens het Bestuur.

De architect Bakker heeft in de Nederlandse Antillen zijn sporen verdiend; naar zijn ontwerpen zijn vele sierlijke bouwwerken op deze eilanden opgericht en — zo mogelijk — heeft hij zichzelf overtroffen in dit utiliteitsgebouw waar de doelmatigheid niet is opgeofferd aan de schoonheid, noch omgekeerd de schoonheid aan de doelmatigheid.

De Bouwmaatschappij "Aruba" kan met recht trots zijn op dit werk.

De architect en de bouwer hebben elkaar gevonden in dit schone eindresultaat.

Dit is het tweede grote stationsgebouw dat onder de algemene algemene leiding van de Directie van Openbare werken tot stand is gekomen; aan de Directeur en alle daarbij betrokken ambtenaren betuig ik oprechte dank voor het grote aandeel dat zij in de tot stand koming van dit bouwwerk hebben gehad.

Terwijl ik de hoop uitspreek dat dit nieuwe stationsgebouw van de luchthaven op Aruba in alle opzichten moge voldoen aan de eisen van het moderne luchtverkeer, aan de wensen van het reizend publiek en die van de luchtvaartmaatschappijen, en dat deze luchthaven zodoende moge bijdragen tot grotere bloei van dit eiland en grotere welvaart van zijn bevolking, verklaar ik dit gebouw thans geopend en onthul ik hierbij tevens de gedenkplaat, als herinnering aan deze voor het luchtverkeer op Aruba zo gedenkwaardige dag.

18 Maart 1950.

BLOEMENHULDE.

Een grote reeks particuliere ondernemingen boden ter gelegenheid van de opening van het luchthavenstation bloemenstukken aan; wij zagen o.a. op de visite kaartjes volgende namen: A.P.M. de Nieuwe Eerste Nederlandse de Mij voor Havenwerken, K.L.M. E. & G. Martijn, Aruba Trading Co., C. de Veer Ezn., Tropical Bottling Co., Spitzer & Fuhrmann, Pepsi-Cola Bottling Co., Neme Import & Export., S. E. L. Maduro & Sons., Ver. van Handelaren., Bouw Mij. Aruba, Marchena Moron & Co., de K.N.S.M. Aruba Commercial Bank., Viana Trading Co., Berlinsky., John G. Eman, Mario Arends N.V.





ec
ha
ke
D
w
st
ve
K
b
o



ARUBAANS SPORTVLIEGTUIG IS TERECHT

Het maakte een noodlanding op de Venezolaanse kust

Grote bezorgdheid heerste gisteravond op Curacao en Aruba over het lot van de inzittenden van het Arubaanse sportvliegtuig PJAAB, nadat de Curom had omgeroepen, dat dit vliegtuigje dat om 16.20 van Hato was vertrokken, niet op tijd op Aruba was aangekomen.

De Curom was een kleine motorpedoot, de lootsboten van Oranjestad en Sint Nicolaas uitgevaren op zoek naar de vermisten, terwijl ook een sleepboot van de Lago en de sleepboot Parmo van de CPIM belandden ter beschikking gesteld werden voor de nasporingen op de Caraibische zee afzochten in de hoop sporen van het vermiste vliegtuig te ontdekken.

De Curom bleef het bericht van de vermissing gisteravond bij herhaling omroepen, de landradiodienst en de radiodiensten van de vliegvelden waren actief en scheepvaart en luchtvaart in het algemeen werden gewaarschuwd en verzocht naar het vermiste vliegtuig uit te kijken, ook langs de Noordkust van Venezuela.

De inzittenden van het vliegtuig waren dr. Burton van de Universiteit en mejuffrouw Hefernon, die tegster aan het Lago Hospital.

Het vermiste sportvliegtuig had radio aan boord en de gehele avond en nacht is getracht verbinding te krijgen, maar er kwam geen antwoord, hetzij omdat de radio van het vliegtuig defect was, hetzij omdat de bestuurder er geen gebruik van kon maken. Er bestaat voor sportvliegtuigen geen verplichting radio aan boord te hebben.

Hedenmorgen om 6.30 kwam het verbluffende bericht, dat het sportvliegtuig gevonden was, dat op de Noordkust van Venezuela was geland.

Werd, dat het sportvliegtuig PJAAB op de Noordkust van Venezuela stond 4 mijlen N.O. van Macolla, waar dr. Burton, waarschijnlijk uit de boot geraakte door het slechte weer, een noodlanding had gemaakt. KLM's "Ezel", die volledig uitgerust met gummi reddingboten, reddingsgordels enz. een speurtocht maakte, werd radio-telegrafisch verwittigd en nadat hij de plaats van de noodlanding had bereikt, seinde de "Ezel", dat het sportvliegtuig onbeschadigd was en dat de plaatselijke politie daarbij de wacht had betrokken. De bestuurder en zijn passagiere waren op dat ogenblik er niet bij, maar aangenomen mocht worden, dat zij ongedeerd waren.

Dit bleek ook juist te zijn, want dr. Burton is hedenmorgen met zijn passagiere al weer naar Aruba vertrokken en op normale wijze om 8.25 op Dakota geland.

Wij wensen dr. Burton en mejuffrouw Hefernon veel plezier bij hun reis.

Thursday 1 Feb. 1951

ARUBA NEWS

LUCHTHAVEN.

Dat onze luchthaven een der modernste is zal een ieder wel met ons eens zijn, aangezien we dit uit ervaring weten.

Maar geachte lezers U weet nog niet alles.

Wist U dat Aruba de eerste luchthaven is waar obstakels geverfd zijn met lichtgevende verf?

De roodwitte obstakels langs de grote weg, voor de vliegeniers een teken dat ze op moeten letten en niet er tegen doch er over moeten vliegen, zijn sinds kort door de Bouwmaatschappij Aruba van lichtgevende verf voorzien.

Wij kunnen begrijpen dat luchthavenmeester C. Heemskerk, die er steeds op uit is de luchthaven ultra modern te maken, er trots op is, dat Aruba de eerste is die dergelijke verlichting heeft.

Maar niet alleen hij is trots op onze luchthaven, we zijn het allemaal.

Planes suc...
soline" since...
As St. Louis and...
fuel the wing tan...
by with dipsti...
The business end of the refueling...
operation. The two hoses connect to...
two completely separate pumping...
systems built into the refueling truck.

up to...
7-foot...
up to...
Gosell.



(7) From left to right:

M. H. Wubbold, Marketing Re-
presentative, E. Gavin, Esso
Export Technical Adviser;
and W. L. Kacstner, Marketing
Assistant.



Enough gasoline to fill 85 automobiles (1350 gallons) is pumped into this K.L.M. plane bound for Miami on February 6 when Lago began refueling operations at Dakota Field.

Refueling the Flying Dutchman

Lago Receives Contract to Refuel KLM Planes at Dakota Airport

The scene above, a KLM DC-4 being refueled by an Esso truck, will soon be familiar to travelers bound from Dakota field to Miami, Venezuela, and other points around the world.

On January 1 Lago received the contract to refuel KLM planes at Dakota, and on February 6, a few busy weeks later, the first refueling operation took place.

Present to watch the big plane get its first load of Esso fuel from Lago equipment were a number of Government, KLM and Lago officials. (An interesting sidelight is that the first Lago employee to travel on the Lago gasoline was F. J. Getts, personnel manager.)

In addition to the three trucks shown in the picture to the right, Lago maintains an office in the terminal building and a staff of five at the field.

Members of the group which inspected all of the new equipment at the field were J. Le Maire, manager of Hato Airport, Curaçao; W. J. Kelder and R. J. Castendijk (see below); K. H. Repath and J. M. Whiteley of Lago, and C. Heemskerk, manager of Dakota.



On display at Dakota, with the operations tower as a background, are the three big trucks which help to service the planes. In the center is Lago's bulk hauler which brings high-octane fuel from the refinery to the field. Bracketing it are two aviation refueling trucks, which can deliver at the rate of 180 and 100 gallons per minute.



After the refueling truck pulls up to the waiting plane, the two fiftyfoot hoses are run out and passed to the wing tanks by Tromp and Isell.



The business end of the refueling operation. The two hoses connect to two completely separate pumping systems built into the refueling truck.



Planes such as this "solonine" since As St. Louis and fuel the wing tanks by with dips



After the tanks are contained in Billy bring the hose up the ladder to k, K.L.M. field engineer Hekker stands in hand to check the operation.

Magnus Billy gives the wing tip tank its quota. After these tanks are filled, hoses are reeled back, and the truck moves to refuel the other wing. During the 20 minutes or less on the ground, K.L.M. crewmen load baggage, check plane.

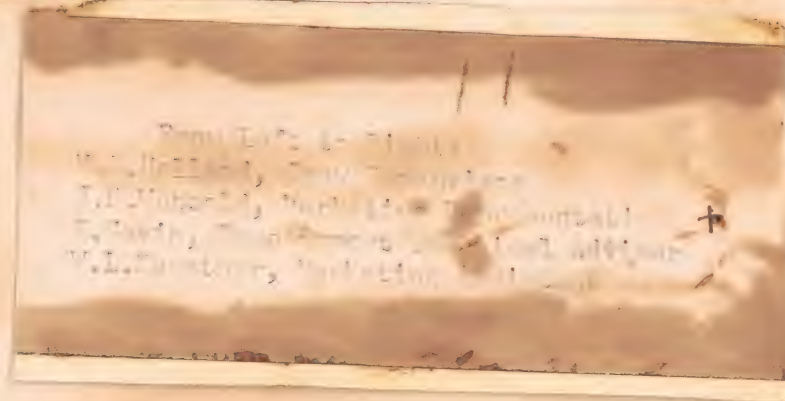
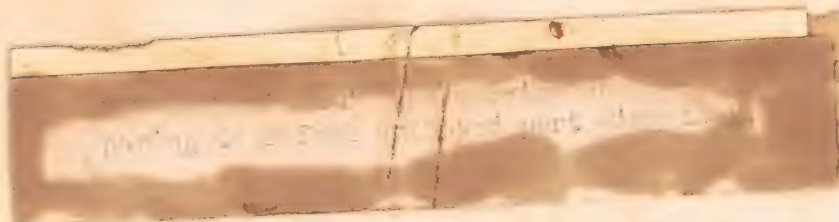


Ed Gavin, technical advisor for the Esso Export Corporation, shows visitors how the two filters in the refueling truck take out all water or other foreign matter from the gasoline as it is pumped to the plane. Watching with interest are W. J. Kelder, chief of K.L.M.'s West Indies Technical Service Division, and R. J. Castendijk, director of Civil Aviation, N.W.I.



Here are the men who made the refueling operation successful; Standing, left to right: N. L. Holland, LOF, who will supervise the field crew; J. H. Wubbold, Esso Marketing representative, N.W.I.; Ed Gavin who advised on the operation of equipment and supervised the safety features required; W. L. Kelder, Marketing assistant; and Jacinto Rosell. Kneeling: Alford St. Louis, Magnus Billy, and Guillermo Tromp.







You are invited
to attend the
inauguration
of a new



AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

At Aviation Service
Building, entrance

J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.

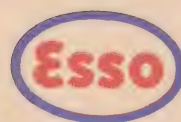
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.







*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*

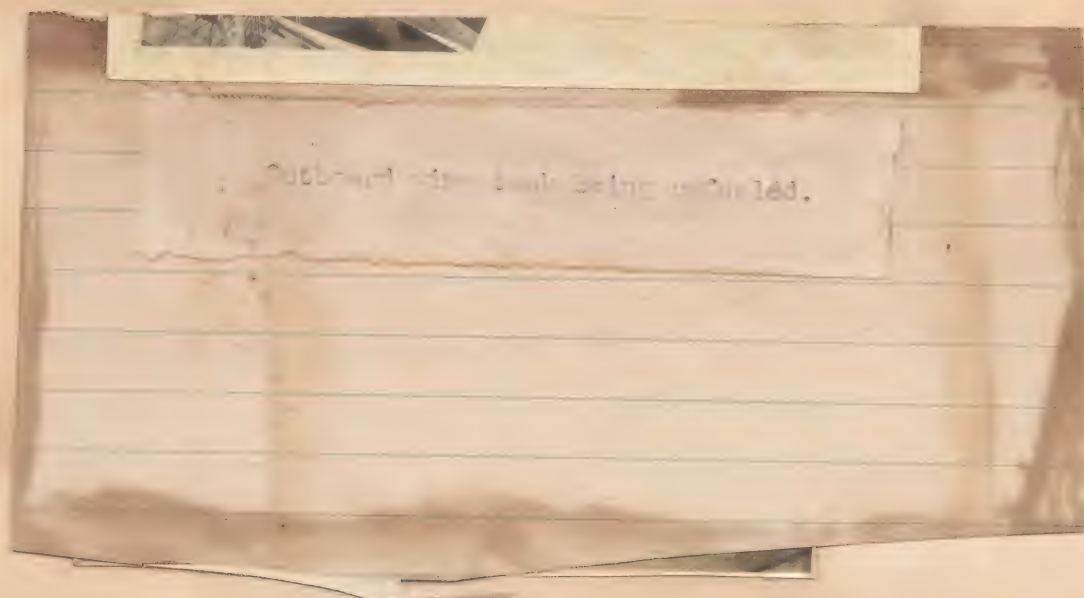


AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

Archivo Nacional Aruba





airuba

LITTLE DUTCH ISLE... CARIBBEAN STYLE!



Archivo Nacional Aruba



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*

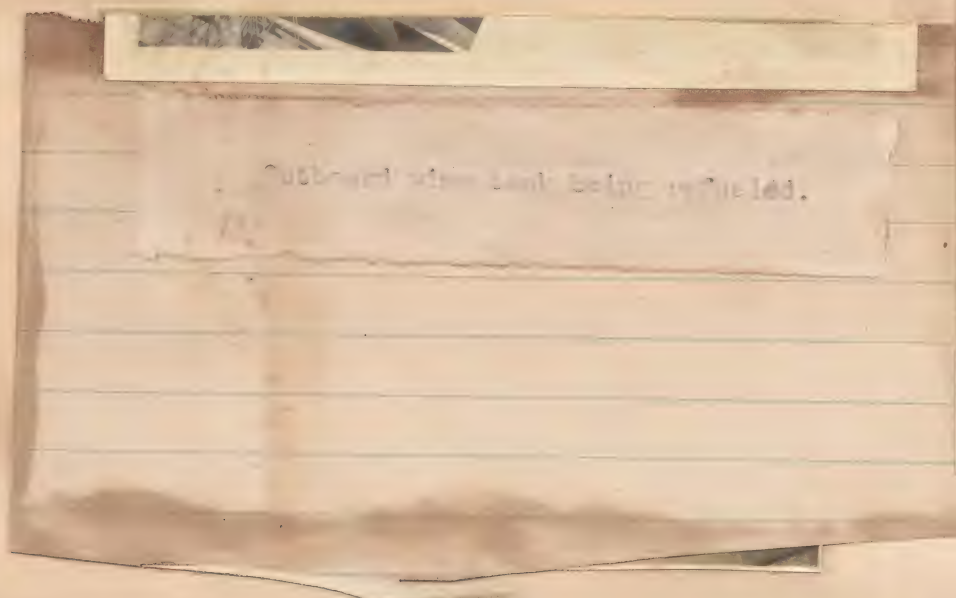


AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

Archivo Nacional Aruba



Welcome Aboard !

THIS TRIP IS SPONSORED BY

GOVERNMENT OF ARUBA

ARUBA CARIBBEAN HOTEL

DELTA AIR LINES

WE APPRECIATE YOUR BEING OUR GUESTS.

GUEST LIST

ATLANTA

B. D. Adams
Burke-Dowling-Adams
1750 Peachtree Road, N.W.

CHICAGO

Mr. Chan Forman
Asst. Travel Editor
Chicago Sun-Times

Mrs. Lucia Lewis
Travel Editor
Chicago Daily News

CINCINNATI

Mr. John Bischoff
Travel Editor
Cincinnati Post & Times Star

Mr. Dave Roberts
Travel Editor
Cincinnati Enquirer

DALLAS

Miss Karen Klinefelter
Travel Editor
Dallas Times Herald

Mrs. Jean Simmons
Travel Editor
Dallas Morning News

Archivo Nacional Aruba



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*



AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

ARCHIVE REGIONAL AIRCRAFT

Outboard wing tank being refueled.

FORT WORTH

Mr. C. L. Douglas
Travel Editor
Fort Worth Press

Mrs. Ida Bell Hicks
Travel Editor
Fort Worth Star Telegram

HOUSTON

Mr. Tom Bell
Asst. Travel Editor
Houston Press

Mr. Vincent Gargotta
Asst. Travel Editor
Houston Chronicle

Mr. Campbell Geeslin
Travel Editor
Houston Post

MEMPHIS

Mr. James Cortese
Travel Editor
Commercial Appeal

NEW ORLEANS

Mrs. Mabel Simmons
Travel Editor
States & Item

NEW YORK

Mr. Nicolas Craig
Executive Director
Caribbean Tourist Assn.
20 E. 46th. Street

Mr. Richard Pinkus
Netherlands West Indies Tourist Bureau
475 5th. Avenue

SHREVEPORT

Dorothy Erwin
Travel Editor
Shreveport Times

Patricia Shelton
Travel Editor
Shreveport Journal

ST. LOUIS

Mr. H. T. Fitzgerald
Travel Editor
St. Louis Post Dispatch

WASHINGTON

Mr. James C. Gross
Asst. Exec. Director
National Association of
Travel Organizations
1422 K. Street N. W.

Mr. John McLeod
Travel Editor
Washington Daily News

Mr. Joe Murphy
Senior Editor
American Aviation Publications
1001 Vermont Avenue



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*



AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

ARCHIVO NACIONAL Aruba



Calloway Long and Bridge - 1952

SCHEDULE

Friday - February 3rd.

Departure from home city.

Arrival in New Orleans, met by
Delta Representative.

Taken to - The New Monteleone Hotel
214 Royal Street
New Orleans, Louisiana
MAGnolia 3341

8:00 PM CST - Meet in Lobby.

Proceed to - Brennan's French
Restaurant for dinner - After dinner,
free time to tour Bourbon Street
Leave call for wake up time.

Saturday - February 4th.

Breakfast at Hotel - Charge to room
number.

8:00 A.M. check out; leave for
airport.

9:00 A.M. check in at airport
ticket counter.

9:35 A.M. take off - flight 551.

FLIGHT CREW

Captain Charles Quinn
1st. Officer H. M. Olson
2nd. Officer J. W. Duffy
Stewardesses Irene Salinas, Bonny
Lundberg, "Brunny" Gutmann (a
native of Caracas, Venezuela)

2:06 P.M. - Arrive Montego Bay,
Jamaica

2:35 P.M. - Depart Montego Bay,
Jamaica

ARUBA

Saturday - February 4th.

5:26 P.M. - Arrival - Reception by
official delegation.
Music and cocktail in
transit hall. Transfer to
Aruba Caribbean Hotel.
(Rest & Refresh)

7:30 P.M. - Cocktails in PapiamentorM.

8:30 P.M. - Dinner & entertainment in
Klompn Klub. Afterwards
a spin in the Casino.

Sunday - February 5th.

11:30 A.M. - Brunch at Aruba Caribbean
Hotel.

2:30 P.M. - Fishing Trip on board
Sea Queen.

8:00 P.M. - Italian dinner with local
show in Basi Ruti.

Monday - February 6th.

10:30 A.M. - Sightseeing tour of the
island.

12:30 P.M. - Luncheon at Astoria
Hotel, St. Nicholas
Afternoon visit to
shopping-center.

7:30 P.M. - Moonlight-cruise on the
Sea Queen, dock at Bali-
pier. Rice-tafel dinner
in Bali-Restaurant.

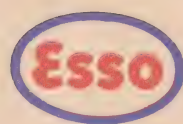
Tuesday - February 7th.

10:00 A.M. - Transfer to Airport.

11:05 A.M. - Departure to New Orleans
Flight 550



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*

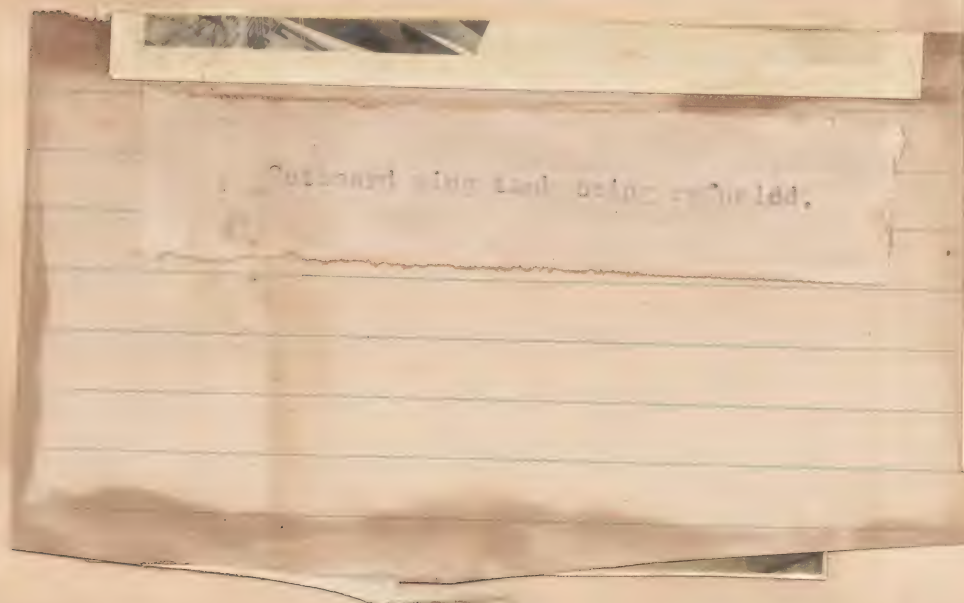


AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

ARCHIVO REGIONAL AFUSA



FLIGHT CREW

Captain H. D. Gossett
1st. Officer A. B. Olson
2nd. Officer G. L. Flynt
Stewardesses Irene Salinas, Peggy
Yancey, Ruth Walter

12:53 P.M. - Arrive Montego Bay
1:25 P.M. - Depart Montego Bay
4:17 P.M. - Arrive New Orleans

Check-in for connecting Flights

To Atlanta
Flight 902 - Departs 6:43 P.M.

To Memphis and Chicago
Flight 860 - Departs 6:10 P.M.

To St. Louis
Flight 860 - Departs 6:10 P.M. Connects
in Memphis with Flight 450 at 9:51 P.M.

To Dallas and Ft. Worth
Flight 903 - Departs 6:45 P.M.

To Houston
Flight 875 - Departs 6:50 P.M.

To Cincinnati
Flight 860 - Departs 6:10 P.M. Connects
in Chicago with Flight 61 at 11:05 P.M.

To Washington
Flight 876/Feb. 8 - Departs 9:20 A.M.

To New York
Flight 872 - Departs 5:30 P.M.

NAMES TO KNOW

AIRLINE PERSONNEL

Delta Air Lines, Inc.

Manley Beard
District Sales Manager
St. Charles Hotel
New Orleans, La.

George Peon
Station Manager
Princess Beatrix Airport
Aruba, N. A.

Fritz Schwaemmle
Director Information Services
Atlanta Airport
Atlanta, Ga.

KLM Royal Dutch Airlines

C. Eikelenboom
Station Manager
Aruba, N. A.

Paul F. W. Prior
District Sales Manager
Aruba, N. A.

H. R. Semmerlink
General Manager
Curacao, N. A.

G. Ph. U.S. (Gerald) de Stoppelaar
Regional Sales Manager
Curacao, N. A.



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*

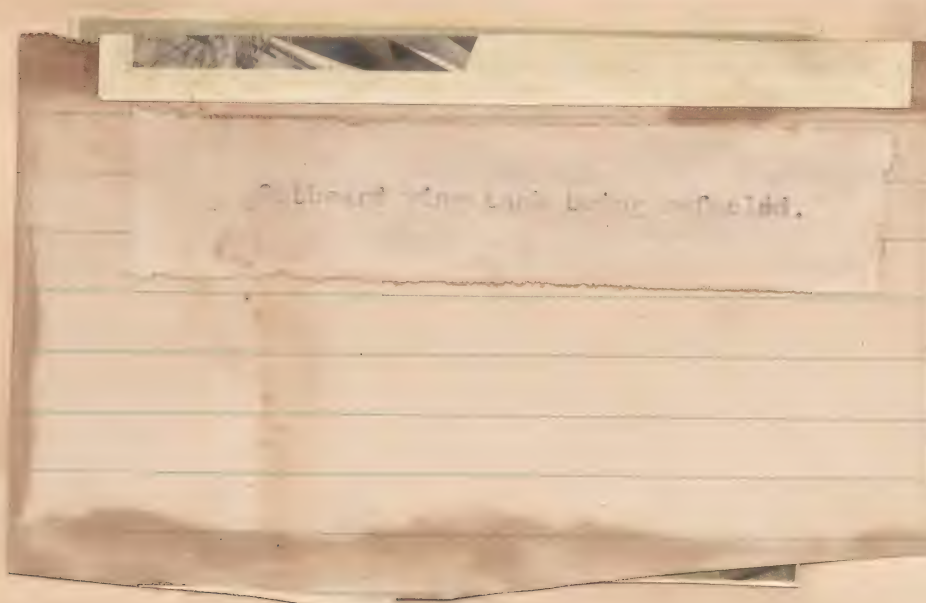


AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

Archivo Nacional Aruba



Trans-Caribbean Airways

Edwin Croes
Regional Manager
Aruba, N. A.

ARUBA

Government

F. Beaujon
Lt. Governor

C. Heemskerk, Manager
Princess Beatrix Airport

Oscar S. Henriquez
Commissioner of Financial & Economic
Affairs - Executive Council

Michael S. Kuiperi
Director
Aruba Tourist Bureau

F. Jossy Tromp
Director of Economic Development

Aruba Caribbean Hotel and Casino

Morris DeWoskin
Owner
105 W. Madison Street
Chicago, Ill.

Carl DeVoe
Owner
105 W. Madison Street
Chicago, Ill.

Gene Berry
General Manager

Henry Steeber
Executive Assistant Manager

Lago Oil & Transport Company, Ltd.

Ed Byington
Manager of Public Relations

F. C. Donovan
Director

Jack Friel
Manager of Industrial Relations

Alex Hassel
Assistant Division Head - Benefits

J. M. McCutcheon
Division Head - Benefits

Otis Mingus
President

W. A. Murray
General Manager

J. M. Smith
Assistant Manager of
Industrial Relations

General Agent

S.E.L. Maduro & Sons, Inc.
P. O. Box 36
Aruba, N.A.

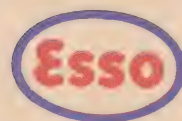
- (a) Pieter Wurtz, Managing Director
- (b) W.L. Kramer, Manager,
Transportation Department
- (c) Horacio L. Oduber, Passenger Dept.

Hank Meyer and Associates
(Public Relations Firm for Aruba)

Jack Waugh
407 Lincoln Road
Miami Beach, Florida
(or)
609 5th. Avenue
Suite 715
New York, New York



*You are invited
to attend the
inauguration
of a new*

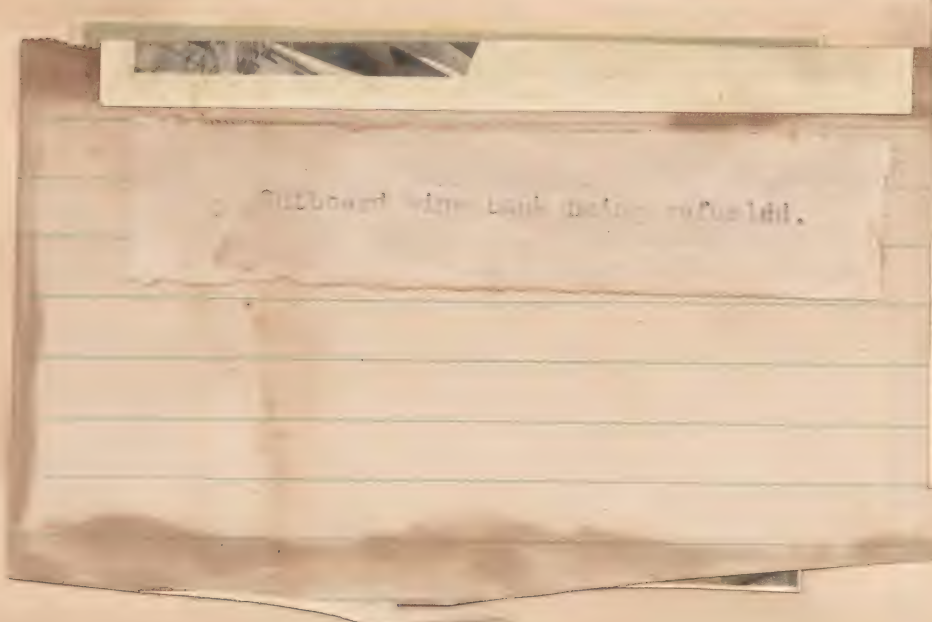


AIRCRAFT HYDRANT REFUELING SYSTEM

*J. J. Horigan
Lago Oil
& Transport Co., Ltd.*

*At Aviation Service
Building, entrance
to Dakota Field
Jan. 24, 1952
2:45 p.m.*

Archivo Nacional Aruba



NOTES

DE K.L.M. IN DE WEST IN ENKELE JAREN NAM DE ARBEIDSPRODUCTIVITEIT MET 75 PROCENT TOE

Dank zij de leiding van Dr. IJsselstijn

„De KLM in West Indië zal dit jaar een productie halen van 19 miljoen ton kilometer, dit is 20% meer dan toen U, in 1948 aan het bewind kwam. Dit werd onder Uw leiding bereikt met een personeel sterkte, 25% lager dan in Januari 1949, een verhoging van de arbeidsproductiviteit van 75%”, aldus de heer G. Korteling, die op de Vrijdag gehouden afscheidsreceptie Dr. D. A. IJsselstijn namens het KLM personeel toesprak.

In zijn interessante speech belichtte hij de bijzondere kwaliteiten van de heer IJsselstijn, waarbij hij de nadruk legde op de moeilijke taak waarvoor deze zich bij het aanvaarden van de leiding over het W.I.B. gesteld zag.

Mr. F. P. B. Bauer nam na de heer Korteling het woord en bedankte namens de naaste medewerkers voor de leiding en lering die zij van Dr. IJsselstijn mochten ontvangen. Hij zei o.a.: „Naast Uw scherp psychologisch inzicht en Uw zuiver inschatten van verhoudingen waren wij in de gelegenheid U te volgen, in de wijze waarop U met de 10 cijferkarakters van, laat ik het noemen het cijferalfabet werkte en daarmee het gehele bedrijf in cijfergedaan te wist te schetsen. En bij dit alles werden wij getroffen door Uw, en nu aarzel ik of ik het noemen moet „intelligente charme” of „charmante intelligentie”. U zult begrijpen dat Uw medewerkers behalve dat zij op deze wijze Uw leiding ontvingen, tevens hieruit veel lering putten, die hun zelf tot voordeel strekte”.

Op deze bijeenkomst van het personeel van de K.L.M. werd tevens afscheid genomen van de heren L.A.J.M. Eichholtz en H. Garschagen. Deze laatste, die door de heer Eichholtz werd toegesproken is Maandag naar Peru vertrokken, waar hij als vertegenwoordiger van de K.L.M. zal optreden. De Heer Eichholtz — die zoals reeds in dit blad werd gemeld — de K.L.M. gaat verlaten, werd hartelijk toegesproken door de heer G. Keizer. Deze baseerde z'n rede op de lijfspreuk van de heer Eichholtz: „Impossibilities are done at once, miracles take a little longer!”

Bij de verschillende speeches werden aan de heer en mevrouw IJsselstijn en aan de heren Eichholtz en Garschagen als herinnering aan hun tijd bij het W.I.B. enkele cadeaux aangeboden.

Dr. IJsselstijn trad in deze bijeenkomst voor de laatste maal op als Directeur met een toespraak tot de heren Eichholtz en Garschagen. Hij betreurde het dat het de KLM Directie niet gelukt was de heer Eichholtz er toe over te halen zijn ontslagaanvraag in te trekken daar hiermede een onvermoeide werker en een enorme stuwkracht voor de KLM verloren ging. Hij wees op het belang

van het begrip service en stelde de heer Eichholtz als een voorbeeld van iemand die alles voor zijn clientele over heeft.

Dr. IJsselstijn richtte zich tenslotte — na de heer Garschagen veel succes in zijn nieuwe functie te hebben toegewenst — tot het personeel. Hij besprak het conjunctuurverloop na de laatste wereldoorlog en de invloed hiervan op het W.I.B. van de KLM. Toen verwacht kon worden dat na de grote vraag naar vervoer direct na de oorlog een kentering zou intreden was het nodig de bakens te verzetten en moest worden nagegaan wat gedaan kon worden om bij een verdere daling van de omzet de verhouding tussen inkomsten en uitgaven te verbeteren. Het was duidelijk dat de enige mogelijkheid het bestaansrecht van het W.I.B. te verzekeren een daling der kosten was, met welke offers dit ook gepaard moest gaan. Deze taak, waarbij het personeel in belangrijke mate moest worden betrokken was geen gemakkelijke en eiste zware offers van een ieder. Het resultaat was echter van deze gezamenlijke inspanning een aanzienlijke kostendaling. Rekening houdend met het feit dat een belangrijke waarde moet worden gehecht aan het W.I.B. als „feeder” voor de transatlantische diensten heeft het — zelfs bij een balansverlies — bevestigd bestaansrecht te hebben.

Ten slotte verzocht Dr. IJsselstijn het personeel aan zijn opvolger, de heer M. Koster hetzelfde vertrouwen en de steun te schenken welke hij in de achter hem liggende jaren had genoten.

Als laatste spreker kwam de nieuwe directeur zelf aan het woord. Hij sprak over de waardering welke de KLM Hoofddirectie, met name Dr. A. Plesman heeft voor hetgeen door Dr. IJsselstijn voor de KLM in West Indië heeft verricht. De heer Koster zeide zich slechts in staat te voelen de moeilijke taak in de West naar behoren te vervullen indien hij rekenen kon op het vertrouwen en de medewerking van het personeel.

Na het officiële gedeelte nodigde de ceremoniemeester, de heer Weber, allen uit gebruik te maken van het welvoorziene buffet. Nog geruime tijd bleven de aanwezigen bijeen.

rende landen. Zijn welvaart zal er nog verder door stijgen.

De voornaamste afnemer van de Venezolaanse olie — al of niet geraffineerd op de Nederlandse Antillen — is ongetwijfeld de Verenigde Staten, die 80% van zijn import daar vandaan betreft. De klant is koning en de V.S. maken hier een dankbaar gebruik van, zodat hun economische invloed in Venezuela zeer sterk merkbaar is. Zij zal zeker nog groter worden, nu de V.S. te kennen hebben gegeven, eventueel bereid te zijn over een nieuw handelsaccord te spreken.

Handelsverdrag

Onder deze omstandigheden zou het zeer wenselijk zijn indien het ontworpen handelsverdrag tussen Nederland en Venezuela kon worden ondertekend. Dit verdrag staat als sinds 1950 op stapel, maar door de moord op president Chalbaud is de ratificatie voor onbepaalde tijd uitgesteld. Intussen laat het bestaande handelsverdrag op enkele punten nog wel ruimte voor uitbreiding van onze leveranties. Enkele jaren geleden schommelde de Ned. uitvoer naar het tweede olieland van de wereld rond twee miljoen gulden per maand. Nu is het handelsvolume reeds gestegen tot 3 à 5 miljoen.

Inderdaad moeten de kooplieden rekening houden met een sterke concurrentie van de zijde der V.S., die met de meeste producten vast in het zadel zitten.

Nieuwe vestigingen

Vestiging van Nederlandse bankinstellingen, vervoersmaatschappijen en handelshuizen, hebben reeds bewezen, van veel waarde te kunnen zijn in Venezuela. Verdere pogingen in deze richting verdienen ongetwijfeld aangemoedigd te worden, al zal er steeds op gelet moeten worden dat er voldoende bedrijfskapitaal beschikbaar is om door het steeds moeilijke begin heen te komen.

De industrialisatie bevindt zich er nog in een beginstadium. De uitbreiding daarvan is moeilijk, omdat het grootste deel van de bruikbare arbeiders door de goedbetalende olieindustrie wordt weggetrokken. In de andere industriële sectoren is het daardoor vaak moeilijk geschikte arbeidskrachten te bekomen. Dit achterblijven van van de industrialisatie, hetgeen in tegenstelling staat tot andere Zuidamerikaanse markten, maken het land bij uitstek geschikt om er Nederlands initiatief te gaan gaan ontplooiën, omdat er een blijvend afzetgebied voor tal van producten kan worden geschapen.

Als de rijke ertsvoorraden in het Zuiden van het land eenmaal zijn ontgonnen, zal de welvaart

De ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart op Venezuela mag bevredigend worden genoemd, doch het land zit op dit gebied zelf ook niet stil. Het gaat geleidelijk over tot uitbreiding, in het bijzonder van de kustvaart. Venezuela beschikt over weinig grote havens en heeft daardoor vooral belangstelling voor kleinere schepen. Deze worden doorgaans in de V.S. besteld, maar de president van de Venezolaanse scheepvaartmaatschappij heeft kortgeleden belangstelling voor de Nederlandse scheepsbouw getoond, en energieke pogingen van onze scheepsbouwers zouden wellicht orders voor onze werven kunnen opleveren.

Verkeerswezen

De uitbreiding van het scheepvaartverkeer vormt eigenlijk een onderdeel van het streven tot verbetering van het gehele verkeerswezen. Het wegennet wordt eveneens geleidelijk uitgebreid en zowel hiervoor als voor de bouwrijverheid zou Nederland een deel van de materialen kunnen leveren, die nu o.a. in Duitsland worden gekocht. De eigen cementproductie van het land, die in 1938 slechts 39.863 ton per jaar bedroeg, was in 1950 opgevoerd tot 501.005 ton. Dit is echter nog lang niet voldoende om de binnenlandse behoefte te dekken.

De laatste tijd is de regering van Venezuela tot de overtuiging gekomen, dat het spoorwegennet — tot dusver van geringe betekenis — een flinke uitbreiding behoeft wil het enigszins tegemoet komen aan de grote transportmoeilijkheden die tot nu toe een efficiënte openstelling van grote delen van het land in de weg staan. De overheid heeft een aantal spoorlijnen, o.a. ook van Britse maatschappijen, opgekocht.

HOE DE LAGO DRAAIDE

Wij vernamen dat gedurende de maand September de gemiddelde productie van de Lago ongeveer 425.000 vaten afgewerkte olie per dag zou hebben bedragen. Men hoopt gedurende de maanden Oktober en November hetzelfde gemiddelde te zullen bereiken.

L.E.C. VERGADERING

Uit betrouwbare bron vernemen wij dat er Woensdag, 3 Oct., een speciale vergadering tussen de Lago Employee Council, het tegenwoordigend lichaam der Lago werknemers, en de afgevaardigden der Directie, gehouden zal worden. Op deze vergadering zal de vacantieregeling van de Lago

De verkeersleiding

Deze is gevestigd in de Verkeerstoren, welke aan de eisen van het moderne luchtverkeer voldoet.

De toren geeft een goed uitzicht om het gehele landingsterrein, is aan de Zuidzijde van het landingsterrein gelegen zodat weinig hinder van de zon wordt ondervonden.

Bovendien is de toren uitgerust met „solarglas” hetwelk eventueel verblinden door de zon elimineert.

De technische uitrusting is geheel aangepast aan de klimatologische omstandigheden.

De verkeersleidingprocedure welke gevolgd wordt is die welke is voorgeschreven door de I C A O.

Het Plaatselijkverkeersgebied van Dakota bestaat uit een gebied met een straal van 5 N.M. en het luchtruim hierboven tot op een hoogte van 300 voet.

De uitrusting van de verkeers-toren bestaat hoofdzakelijk uit M/F ontvangers en zenders, VHF. ontvangers en zenders, voor verbinding met vliegtuigen en een HF ontvanger en zender voor een directe verbinding met het Air Traffic Centre in Curaçao.

Voorts zijn er seinlampen, Dictaphone-recorders, taletalks met de diverse diensten en directe telefoonverbindingen met brandweer enz.

Voor het aanvliegen van de Luchthaven is deze uitgerust met een 1200 Watt radiobaken dat op de 328 Kcs. werkt.

Radiostation

Het radiostation van de Luchthaven werkt onder de code P. J. H. en is uitgerust met alle frequenties die voor het luchtverkeer vereist worden.

Electrische installatie.

De Luchthaven is aangesloten op het normale electriciteitsnet.

Bij een eventuele storing in dit net heeft de luchthaven de beschikking over een eigen noodagregaat, waarmede dan de meest noodzakelijke diensten mee van stroom kunnen worden voorzien, zoals: startbaanverlichting, verkeersleiding, douane, vreemdelingendienst, radiostation.

Het Radiobaken beschikt over een eigen noodagregaat.

Brandweer.

Deze dienst heeft tot nu toe over een vrij eenvoudige uitrusting beschikt. Dit jaar echter zal deze dienst met zeer modern materiaal, crashtenders met CO₂ en mist onder hoge druk, worden uitgerust.

Refueling.

Dit wordt verricht door de ESSO d.m.v. refuelingtrucks.

In April 1951 zal echter een aanvang worden gemaakt met het installeren van het „Hydrant refuelingsysteem”, hetwelk de snelheid en de veiligheid van het refuelen zeer zal verhogen.

HET SURINAAMSCHEROODE KRUIS

Het Secretariaat van „Het Surinaamsche Roode Kruis” deelt mede, dat door het Centraal Comité besloten is een bedrag van f 1000.— beschikbaar te stellen voor de slachtoffers van de storm van 1.1. Donderdag.

BEKEND

door d

Surinaamsche Bauxite

van ee

Collectieve Levens

voor ha

Employ

De Surinaamsche Bauxite Maatschappij heeft het genoegen om hieronder een belangrijke bekendmaking, welke verscheen in de Augustus aflevering van het employeesblad van de Maatschappij „Bauxco Nieuws”, dat heden aan haar employees wordt gedistribueerd, te reproduceren. Wij voelen, dat door de introductie van dit nieuwe collectieve levensverzekeringsplan er een verdere mijlpaal van de vooruitgang in de verhouding werkgever-werknemer binnen onze Maatschappij is bereikt en om deze reden zijn wij verheugd deze gelegenheid te baat te nemen om onze vele vrienden en welgezinden in hoofdlijnen kennis te doen maken met deze bijdrage voor het sociale welzijn van onze employees.

Paramaribo,
31 Augustus 1951.

I. R. J. DE GREVE,
Directeur-Beheerder

Het is met bijzonder veel genoegen en voldoening dat de Directie van onze Maatschappij hierbij de inwerking-treding op 1 October 1951, bekend maakt van een nieuwe en uitgebreide collectieve levensverzekering voor haar employees. De uitkeringen bij overlijden waarin dit collectieve plan voorziet zijn toegevoegd aan de voordelen welke de Pensioenregeling van de Maatschappij reeds biedt.

Dit nieuwe plan is de jongste stap van de voortdurende pogingen van de Maatschappij om de algemene werkvoorwaarden voor haar employees te verbeteren en het resultaat van een vele maanden omvattende nauwkeurige en uitgebreide studie over bestaande collectieve levensverzekering systeem in de Verenigde Staten en elders. Deze studies zijn door de Directie ondernomen in samenwerking met de Eerste Nederlandsche Verzekering Maatschappij op het Leven en tegen Invaliditeit N.V., die zeer behulpzaam is geweest om een dergelijk collectief levensverzekering systeem voor onze employees te ontwikkelen.

Het gehele plan bestaat uit twee delen bekend als

1) het Basis Plan

en

2) het Vrijwillig Plan.

Het Basis Plan voorziet in een levensverzekering groot Fl. 2000.—. Sur. Crt. voor iedere daarvoor in aanmerking komende employee, welke premie daarvoor door de Maatschappij wordt betaald, vrij van kosten voor de employee. Volledige bijzonderheden die de regels en voorwaarden voor toetreding, uitgifte van inschrijvingsbewijzen, opgave van begunstigden, betalingen bij overlijden, dekking na pensioenning, enz. inhouden, zullen binnenkort aan alle employees worden verstrekt.

P.A.W.A. en morele herbewapening

Op 31 Augustus arriveerde hier de Pan American Clipper vlucht 205 onder commando van gezagvoerder J. Moran die een brief meevoerde van de heer William M. Wolfarth, burgemeester van de stad Miami

(Florida).

In bijzijn van de heer A.J.M. Tjin A Djie, station manager van de Pan American, overhandigde gezagvoerder Moran de brief aan de Stadscommissaris de heer J.L. Robles de Medina.



Cliché „Suriname”

Stadscommissaris Robles de Medina neemt de brief van de Burgemeester van Miami in ontvangst van Gezagvoerder Moran

De inhoud van de brief luidt als volgt:

Mr. J. L. Robles de Medina
Stadscommissaris
p/a Stadsdistrict commissariaat
Paramaribo, Surinam

Hoogedelachtbare Heer,

Het is mij een groot voorrecht in de gelegenheid te zijn Uw aandacht te vragen voor het grote werk dat tot stand is gebracht door Morele Herbewapening.

Ik heb de eer U hierbij het boekje „An Idea Takes Wings” toe te zenden waaruit moge blijken wat recent aan verbetering op het terrein van de verhouding van mens tot mens bereikt werd in mijn stad, Miami, Florida.

De grote idee van Morele Herbewapening maakte het mogelijk een ernstig en moeilijk conflict tussen piloten en Directie van National Airlines bij te leggen.

Wantrouwen verdween als bij toverslag en maakte plaats voor een atmosfeer van wederzijds begrip en uiteindelijk gehele overeenstemming.

Ook door andere luchtvaartmaatschappijen werd dit voorbeeld gevolgd met overeenkomstig goede uitkomst.

Het boekwerkje vertelt verder hoe deze prachtige resultaten van de Morele Herbewapening de verbeelding van deze gemeente en van vele leiders uit het Amerikaanse leven gegrepen hebben.

De reeds grote en steeds groeiende macht die uitgaat van Morele Herbewapening kan de preventieve kracht zijn die onze wereld voor een eventuele chaos zou kunnen behoeden en ben ik zeker dat U Uw volle aandeel in dit prachtige werk wilt hebben.

Hoogachtend,

Get: William M. Wolfarth
Burgemeester

De Gouvernements Luchthaven Dakota

door C. van Heemskerk

Het Landingsterrein.

Het landingsterrein heeft een oppervlakte van 92000 m², waarop een startbaan met een lengte van 1790 m. en een breedte van 45 m.

De magnetische richting van de startbaan is: 103° 38'.

De geografische positie is: 12° 30' N 70° 01' W.

De onderlaag van de baan bestaat hoofdzakelijk uit kalksteen waarop een asfaltlaag is aangebracht.

De sterkte van de baan bedraagt ongeveer 90.000 lbs.

In de regentijd echter wordt door het regenwater dat door de asfaltlaag heendringt het draagvermogen van de baan sterk verminderd.

Voor het westelijk gedeelte heeft hiervan te lijden, daar er tussen het begin en het einde van de baan een hoogte verschil bestaat van 34 voet.

Momenteel worden over de gehele lengte van de baan „bermen” aangelegd.

In September 1950 is men begonnen met de installering van een nieuwe startbaanverlichting, een z.g. Low Intensity Lighting.

Verder bestaan er voor de komende jaren nog diverse werken op het programma, zoals: verbetering afwatering, versterking van de startbaan enz.

De apron.

Deze beslaat een oppervlakte van 15000 m², en is gelegen voor het nieuwe stationsgebouw. Het draagvermogen bedraagt 100.000 lbs.

Deze apron werd tegelijkertijd met het nieuwe stationsgebouw in gebruik genomen.

Stationsgebouw

Op 18 Maart 1950 werd het nieuwe stationsgebouw officieel

door Z.E. de Gouverneur der Nederlandse Antillen Ir. L. Peters geopend.

De ingebruikname van dit gebouw, hetwelk zeer modern is en aan de eisen die de hedendaagse luchtvaart aan een dergelijk gebouw stelt zeer zeker voldoet, heeft de Gvt. Luchthaven Dakota in het Internationale luchtvaart een veel betere naam doen geven.

Het gebouw heeft een grondoppervlak van 3076 m²

Hierin zijn gevestigd:

Een stationshal met beschikbare kantoorruimte voor 5 Luchtvaartmaatschappijen.

Een restaurant met bar met een totale oppervlak van 385m².

Een transitohal.

Een douanehal met kantoren voor Douane en Vreemdelingendienst.

Verder nog kantoren voor Luchthavenmeester, Radiodienst, Flight Information Office, Centrale Boeking, Verkeersleiding enz.

Voorts zijn nog aanwezig een Transitobar, Personeelsbar, Personeelskleed- en wasgelegenheden enz.



Links heeft men de bagage hal en rechts het restaurant en

Varia
WEEKBLAD.

1951



Archivo Nacional Aruba

HET VLEGONGEVAL OP ARUBA



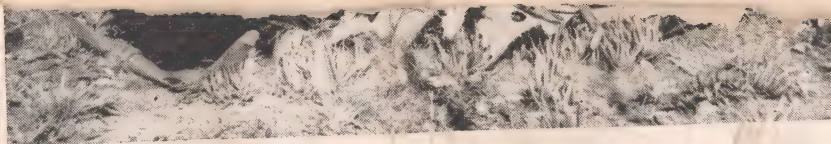
Onze correspondent te Oranjestad schrijft ons naar aanleiding van het vlieg-ongeval, dat Maandag op Aruba plaats heeft gevonden, het volgende:

Maandagmiddag om ongeveer vier uur werd het vliegveld Dakota opgeroepen door een vliegtuig. De ontvangst was zeer zwak en op herhaalde oproepingen van Dakota werd geen antwoord ontvangen. Een half uur later ving men opnieuw seinen op en nu kon men de roepletters van het toestel onderscheiden: PZ-NAB, gevolgd door het sossein „may-day“ (een verbastering van 't Franse „m'aidez“ — help mij). Wederom kreeg men na oproepingen vanaf

gewelgd deel te nemen, er De SOBSI heeft meermalen donezie. een vakbond voor geheel In de oprichting te bespreken van dag alhier bijeengekomen om staande „SOBSI“, zijn Woens- der communistische leiding van de

wilde op Curacao landen; Aruba werd echter zijn „uitwijkhaven“, daar hij op ongeveer dertig mijl uit de Arubaanse kust motorpech kreeg. Het bleek toen, dat het toerental van de linkermotor aanzienlijk lager was dan dat van de rechter. De piloot verkeerde in de veronderstelling, dat dit te wijten was aan de benzine toevoer en hij trachtte beide motoren op dezelfde tank aarte sluiten. Dit mislukte erdaarop zette hij de linkermotor af; hij verloor daardoor steeds meer hoogte, welke boven de Arubaanse kust nog maar 1.000 voet bedroeg!

Door de „downwash“ boven de kust ging nog 300 voet aan hoogte verloren; daardoor durfde de piloot, die oorspronkelijk op Dakota wilde landen niet meer boven de stad te vliegen en hij besloot een noodlanding te maken. Hij wilde met alle geweld de Eagle vermijden en maakte daarom een grote bocht. Hierdoor werd weer zoveel hoogte



Shown above is the twin-engined Cessna plane that crashed at Bubali early this month. Luckily, neither of the two occupants was badly hurt.

Ariba es portret aki bo por mira e avion Cessna di dos motor cu a cay na Bubali tempran den es luna aki. Afortunadamente, ningun di e dos ocupantenan a hanja hopi desgracia.

DAY AT ARUBA, NETHERLANDS
OIL & TRANSPORT CO., LTD.
Curaçao, N.W.I.

NEWS

Two Escape as Plane Crashes

A twin-engined private plane crashed at Bubali February 5, with the two occupants of the plane escaping with only minor injuries. Considerable damage resulted when the plane caught fire; the fire was put out by the two men aboard.

The crash occurred when the gas line caused one motor to conk out. Then the other motor went out and the plane suddenly lost altitude before it could make Dakota Field. This forced the pilot to attempt an emergency landing at Bubali.

The plane, a Cessna, belonged to Rudi Kappel, from Surinam, who was flying it from the States to Surinam. His passenger was an American, Maurice Young, whom he had picked up in Haiti and was taking on a hunting trip to Surinam. Later, Kappel hoped to start an aerial service into the Surinam interior.

Earlier the day of the crash, young Kappel had left Haiti for Aruba; his purpose in coming here was to insure his plane on Netherlands territory.

HET VLEGONGEVAL OP ARUBA



Onze correspondent te Oranjestad schrijft ons naar aanleiding van het vlieg-ongeval, dat Maandag op Aruba plaats heeft gevonden, het volgende:

Maandagmiddag om ongeveer vier uur werd het vliegveld Dakota opgeroepen door een vliegtuig. De ontvangst was zeer zwak en op herhaalde oproepingen van Dakota werd geen antwoord ontvangen. Een half uur later ving men opnieuw seinen op en nu kon men de roepletters van het toestel onderscheiden: PZ-NAB, gevolgd door het sossein „may-day” (een verbastering van 't Franse „m'aidez” — help mij). Wederom kreeg men na oproepingen vanaf Dakota geen antwoord. Derhalve verzocht men radiotelegrafisch alle toestellen in de omtrek met seinen te staken en alleen maar te luisteren.

Dakota bleef roepen, maar zonder resultaat.

Daarop kondigt de luchthavenmeester, de heer C. Heemskerk, de alarmtoestand af. Politie en brandweer worden gewaarschuwd zich gereed te houden; ook 'n ambulance staat spoedig klaar.

Even later ontvangt men via de politiewacht te Oranjestad bericht, dat een vliegtuig een noodlanding heeft gemaakt in de buurt van Madiki. Verder, dat de beide inzittenden lichtgewond door een particulier naar het hospitaal zijn vervoerd. Om kwart over vijf treedt op Dakota weer de normale toestand in.

Bij een onderzoek ter plaatse bleek het vliegtuig te zijn een tweemotorig sport vliegtuig van het Cessna-type 175.

De vliegtuig was op de plaatsing geplaatst en het wrak werd afgedekt; persoonlijke bezittingen worden in beslag genomen.

De volgende morgen werd het officiële onderzoek naar de oorzaak van het ongeluk ingesteld door de heren R.J. Castendijk, ambtenaar belast met het toezicht op de luchtvaart, J. Lemaire, luchthavenmeester van Curacao, en C. Heemskerk. Uit het onderzoek is gebleken, dat het toestel eigendom was van de heer Ronald Elwin Kappel, die vroeger op Hato werkzaam is geweest. Hij kocht het vliegtuig in de V.S. met het oogmerk in Suriname een binnenlandse vliegdiens te openen. Hij was vergezeld van een Amerikaanse hotel-eigenaar, de heer Maurice de Jong.

Kappel vloog op weg van Miami naar Port-au-Prince en

vilde op Curacao landen; Aruba werd echter zijn „uitwijkhaven”, daar hij op ongeveer dertig mijl uit de Arubaanse kust motorpech kreeg. Het bleek toen, dat het toerental van de linkermotor aanzienlijk lager was dan dat van de rechter. De piloot verkeerde in de veronderstelling, dat dit te wijten was aan de benzine toevoer en hij trachtte beide motoren op dezelfde tank aar te sluiten. Dit mislukte er daarop zette hij de linkermotor af; hij verloor daardoor steeds meer hoogte, welke boven de Arubaanse kust nog maar 1.000 voet bedroeg!

Door de „downwash” boven de kust ging nog 300 voet aan hoogte verloren; daardoor durfde de piloot, die oorspronkelijk op Dakota wilde lander niet meer boven de stad te vliegen en hij besloot een noodlanding te maken. Hij wilde met alle geweld de Eagle vermijden en maakte daarom een grote bocht. Hierdoor werd weer zoveel hoogte verloren, dat de linkervleugel in botsing kwam met een boom, welke volkomen afknapte. Hierop kwam het vliegtuig achterwaarts op de grond terecht, aan welke omstandigheid de beide inzittenden ongetwijfeld het lever danken.

De versufte piloot werd door de passagier, nadat deze een begin van brand in de motor had geblust uit het vliegtuig getrokken. Het verblijf in het hospitaal duurde gelukkig korter dan een dag.

Hierboven een foto van het wrak, dat nauwelijks meer als vliegtuig te herkennen is.





Archivo Nacional Aruba



NADERE BIJZONDERHEDEN OVER HET NEERGEVALLEN Vliegtuig

In ons vorig nummer gaven wij reeds enkele bijzonderheden omtrent het vliegongeval van Maandag jl. Thans zijn wij in staat deze bijzonderheden aan te vullen en hier en daar te verbeteren.

De juiste toedracht is volgens bekomen inlichtingen als volgt: Maandag middag, om 4.08 werd de Dakota Verkeerstoren opgeroepen door een vliegtuig, de ontvangen seinen waren zeer zwak. De dienstdoende Verkeersleider riep het vliegtuig op, doch kreeg geen antwoord. 20 Minuten later werd Dakota weer opgeroepen door een vliegtuig, het bleek te zijn toestel PZ-NAB, het welk de in de luchtvaart bestaande S.O.S. seinen uitzond, namelijk „May-Day”. Hierop werd dit vliegtuig andermaal door de verkeerstoren opgeroepen, doch steeds zonder resultaat. Direct na dit sein werd aan alle verkeerstoestellen die in de lucht waren verzocht niet uit te zenden, doch alleen te luiste-

ren, opdat de Verkeerstoren gemakkelijker radio-verbinding met het in nood zijnde vliegtuig zou kunnen krijgen. Men is blijven roepen, doch helaas zonder resultaat. Door de Luchthavenmeester van Dakota werd toen de alarm-toestand ingesteld, men wist nu immers, dat er hier ergens in de omgeving een vliegtuig in de lucht was, dat noodseinen had uitgezonden en men kon uit de aard der zaak een noodlanding op Dakota verwachten. Slechts enkele minuten later waren er reeds 2 Brandweerspuiten en de Ambulance van Oranjestad aanwezig. De Verkeerstoren bleef het vliegtuig oproepen, maar helaas werd geen verbinding tot stand gebracht. Even later meldde de politie dat er te Mardiki een vliegtuig geland was, waarvan de beide inzittenden zich reeds in het ziekenhuis bevonden, daar heen vervoerd door de Heer Buckleij. Om 5.15 werd op Dakota weer de normale toestand ingesteld, terwijl de Luchthavenmeester, de Heer Heemskerk, zich naar de plaats van het ongeval begaf. Het bleek, dat het toestel Cessna-Type T. 50, twee motorig, Reg. No. PZ- NAB een noodlanding had moeten maken, waarbij het toestel zeer beschadigd werd, de omgeving werd direct afgezet. Het toestel werd voor onderzoek in beslag genomen en alle voorwerpen die zich aan boord bevonden werden verwijderd.

De eigenaar van het toestel was de Surinamer, de Heer Ronald Elwin Kappel, die dit vliegtuig in de States had gekocht, de Heer Maurice de Young, een Amerikaan, maakte de reis als passagier mede. Het toestel was reeds in Suriname geregistreerd, aangezien het de bedoeling van den Heer Kappel was, er in Suriname een dienst in het binnenland mee te gaan onderhouden. Zij kwamen nu van Miami, via Porto Prince, met bestemming Curacao. Aruba was nadat zij 30 Mijl uit de kust moeilijkheden hadden met de linker motor hun dichtsbijzijnde uitwijkhaven. De linker motor draaide langzamer dan de rechter, door deze motor-storing

werd er meer benzine verbruikt dan normaal en werd besloten op één motor door te vliegen.

Het toestel bevond zich op dat moment op duizend à 1200 voet en begon steeds meer hoogte te verliezen, hoewel deze hoogte voldoende geweest zou zijn om Dakota te bereiken. Bij de kust gekomen kwam het toestel door de thermiek 300 voet lager te liggen, de piloot vloog in de richting van de Eagle en heeft vermoedelijk wel ingezien, dat een noodlanding daar zeer ernstige gevolgen zou kunnen hebben, is toen gaan draaien, waardoor weer meer hoogte werd verloren, raakte met de linker-vleugel een boom, waardoor deze vleugel totaal werd weggeslagen. Het toestel sloeg toen om en heeft van zijn vliegrichting een 270° gedraaid en kwam eindelijk op de grond, een tiental meters voorbij een huis.

De Piloot was even wat men noemt „knocked down”, de passagier sprong uit het vliegtuig en had de tegenwoordigheid van geest een begin van brand direct te blussen. Beide inzittenden hebben inmiddels het ziekenhuis al weer verlaten. Het mag een wonder heten, dat zij er zo goed zijn afgekomen, want van het toestel is niet veel meer over. De Commissie van onderzoek, bestaande uit de Heeren R. J. Castendijk, ambtenaar belast met het toezicht op de Luchtvaart, de Heer J. le Maire, Luchthavenmeester van Hato en de Heer C. Heemskerk, Luchthavenmeester van Dakota is direct met haar werkzaamheden begonnen en zal een dezer dagen haar bevindingen in een officieel rapport vastleggen.





Archivo Nacional Aéreo









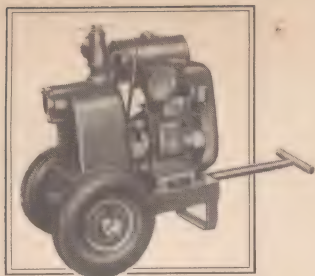








Archivo Nacional Aruba



CARVER PUMP COMPANY

SELF PRIMING CENTRIFUGAL PUMPS

for

CONTRACTORS ~ MINES ~ MUNICIPALITIES
MARINE ~ IRRIGATION ~ INDUSTRIALS

1056 HERSHEY AVENUE
Muscatine, Iowa

TELEPHONE 3100

May 1, 1951

Mr. Heemskerck
Airport Manager
C/VE. Airport
Dakota
Aruba
Netherlands W. Indies

Dear Sir:

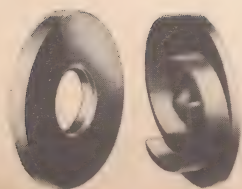
Enclosed is a print which Mr. R. J. Carver, President of our Company, sends with his compliments. He thanks you for the courtesies extended to him at the time of his visit to your airport and hopes that the opportunity to stop by again will present itself at some future date.

Sincerely,

E. U. Branson

E. U. Branson for R. J. C.

EUB/RJC/bw



The finest impeller and reliner built in America



1940-41
No. 40-41
Cavallotti



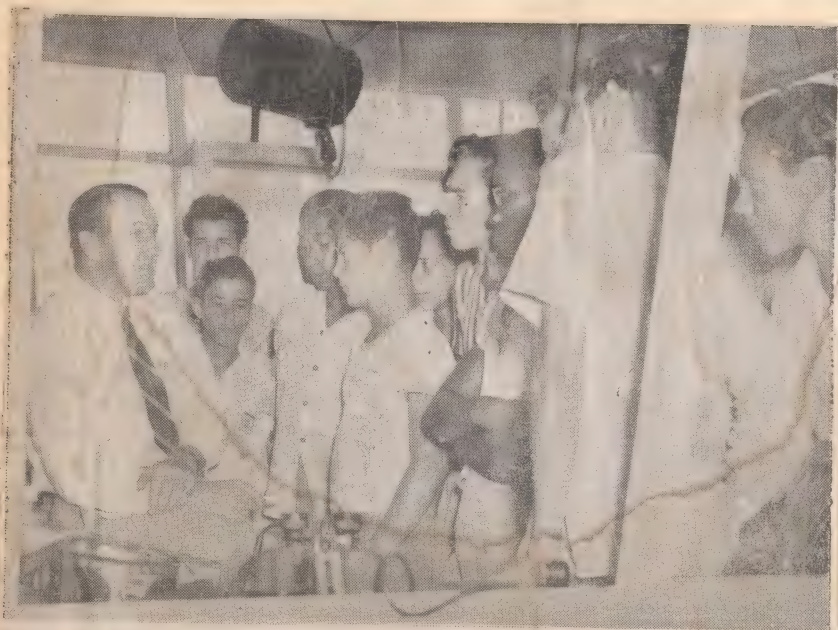








Archivo Nacional Aruba



AIRWAYS INFORMATION: Apprentice boys of the Training Division listen intently to a description of control tower operations at Dakota Field. William Heemskerck, field manager, *center*, explains the intricacies of plane and tower communications. While there, the boys heard pilot requests and tower landing instructions. Visiting the airport is part of a program for apprentice boys to acquaint them with industrial, educational, and historical highlights of Aruba.

INFORMACION AERONAUTICO: Aprendiznan di Training Division ta scucha atentamente na descripcion di actividadnan ariba "control tower" di Vliegve'd Dakota. William Heemskerck, director di aeropuerto, den centro, ta splica intrincacionnan di comunicacion entre control tower y avion. Durante nan bishita, e muchanan a tende informenan di piloto y instruccion di aeropuerto. Bishitamento di aeropuerto ta parti di un programa pa aprendiznan pa haci nan familiar cu puntonan importante, industrial, instructivo y historico na Aruba.







El aeropuerto "DAKOTA", de Aruba, ultra-moderno, con todos los servicios. Quienes llegan a él, se asombran de su belleza y confort.

Sportvlieger M. J. O. voor het volle pond verantwoordelijk?

De heer Yrausquin van mening, dat de luchthavenmeesters vertrek van te zwaar beladen vliegtuig hadden moeten verbieden.

ORANJESTAD, 27 April: —

Naar aanleiding van de artikelen, die Zaterdag j.l. in de „Amigoe” en de „Beurs” zijn verschenen over het jongste vliegtuigongeluk met de Cessna en de controlemaatregelen, die op de Antillen genomen worden teneinde het gevaar zoveel mogelijk te verminderen en de toelichting van een en ander door een recent geval te noemen, waarbij een vlieger uit Aruba voorlopig geschorst is, deelde de heer C. O. Yrausquin ons het volgende mede.

„De zaak waar het hier om gaat is, dat een vlieger van een sportvliegtuigje, de heer M. J. O. gestraft is voor het feit dat hij drie i.p.v. twee passagiers vervoerde en dat, naar beweerd wordt, de derde zitplaats slechts uit een los plankje zou hebben bestaan.

Nu wil het geval, dat ditzelfde vliegtuig vroeger bezit van de heer Van West was, die regelmatig met vier inzittenden (de piloot inclusief) heeft gevlogen en dat toen van de zijde van de toenmalige A. T. L. daar geen enkel bezwaar tegen is vernomen. In de States vliegen verder ook

vele toestellen van dit type met vier inzittenden,” aldus de heer Yrausquin.

Toen de heren Eman, De Veer en Yrausquin het toestel overnamen hebben zij er eerst veel aan geknutseld. Na enige maanden kregen zij een bewijs van luchtwaardigheid en daarna een brief van de huidige A.T.L. dat zij niet meer dan twee passagiers mochten vervoeren.

Wat het aantal passagiers betreft is er dus inderdaad een overtreding gemaakt, maar is het dan wel nodig dat er meteen zulke strenge maatregelen genomen worden, het bovenstaande in aanmerking genomen?

„Maar”, zo vervolgde de heer Yrausquin, „er wordt door de autoriteiten over het hoofd gezien, dat het toestel zowel in Bonaire (waar het vertrok) als op Hato toestemming had gekregen tot vertrekken door de resp. luchthavenmeesters, die echter wisten, dat er passagiers teveel in zaten. Deze mensen hadden toch van te voren in moeten grijpen en niet pas achterna met een rapport komen”. Vervolgens viel de heer Yrausquin er nog over, dat de voorzitter van de luchtvaartcommissie het niet nodig heeft gevonden de heer M.J.O. te verhoren, daar twee beëdigde ambtenaren al gesproken hebben.

De Verantwoordelijkheid ligt in de eerste plaats bij de vlieger zelf

Naar aanleiding van de verklaring van de heer Yrausquin heeft de redactie zich op Curacao in verbinding gesteld met het Hoofd Luchtvaartdienst N.A., die hierop het volgende opmerkte:

Dat de heer Van West indertijd met het toestel drie passagiers in plaats van twee vervoerde kan door het huidige HLD noch worden bevestigd noch worden ontkend. Het HLD kan zich daarover dus niet uitspreken.

De toestelletjes zijn afkomstig van Amerikaans legersurplus. Zij zijn op de burgermarkt gebracht en waren oorspronkelijk bestemd voor een instructeur en leerling (twee personen dus). Burgerinstanties hebben toen „reconstruction kits” op de markt gebracht om deze toestelletjes te verbouwen, zodat drie personen vervoerd konden worden. Er waren zelfs kits voor de ombouw van de vliegtuigjes tot het vervoer van vier personen.

Het betrokken vliegtuigje nu, was omgebouwd voor het vervoer van drie inzittenden, als zodanig gekeurd en accoord bevonden. Een nieuw ladingvoorschrift werd opgemaakt o.m. vermeldende een maximum van drie personen en aan de eigenaars toegevoegd.

Dat de vlieger er met een passa-

gier teveel mee is gaan vliegen is dus een overtreding, die ook door de vlieger erkend is.

Bonaire heeft geen luchthavenmeester, slechts een persoon, die de baan moet controleren om te zien of deze vrij is van obstakels voor landende, dan wel opstijgende vliegtuigen. Deze persoon heeft geen bevoegdheid om voor andere zaken in te grijpen. Hij kan slechts constateren of een overtreding wordt begaan en leze rapporteren aan het Bestuurscollege (Gezaghebber). Hij is echter niet in eerste instantie aangewezen om passagiers te tellen of overtredingen te constateren.

Men moet daarbij niet uit het oog verliezen dat Bonaire slechts een klein veld bezit en er een gering luchtverkeer is zodat de autoriteiten aldaar tot het minimumaantal beperkt zijn. Wordt er echter een overtreding geconstateerd dan gaat die via BC naar het HLD op Curacao ter verder onderzoek.

De constatering op Bonaire is evenwel niet eigenerbeweging geschiedt. Toen bij aankomst op Hato de Curacaose luchthavenmeester constateerde, dat er vier personen uit het toestel stapten, is dit aan het HLD gerapporteerd. Het officiële rapport luidt, dat de vierde inzittende op een plankje zittende moest meereizen, zonder veiligheidsriem, zich dus vasthoudende aan de rompbuizen. Dit brengt bij het minste of geringste dat verkeerd gaat bij landing of opstijging grote gevaren met zich mee. Een loszittende persoon wordt bij een zelfs gering ongeluk meteen door het toestel gesmaakt en kan zware verwondingen oplopen terwijl de overige inzittenden op hun stoel worden gehouden door de buikriem, waarvan de veiligheidswaarde niet geringerschat mag worden.

Deze constatering, dat er dus één passagier te veel aan boord was bij aankomst, hield niet in dat met een passagier te veel zou worden vertrokken. Het aantal personen bij vertrek staat ook inderdaad genoteerd als drie. De instantie, die het vertrek zou hebben kunnen ophouden, indien zij het vermoeden zou hebben gehad, dat er vier aan boord waren, is de ambtenaar van de verkeersbeveiliging, die geen reden had aan te nemen dat er vier mee gingen. Niet mag uit het oog worden verloren, dat de verantwoordelijkheid in eerste instantie bij de vlieger zelf ligt.

Bij navraag op Bonaire is toen komen vast te staan dat de heer M.J.O. tweemaal aldaar is opgestegen met een persoon te veel aan boord. Getuigenverklaring op Bonaire en op Hato zijn verwerkt in de rapporten van de luchthaven meester Curacao en vanwege de Gezaghebber op Bonaire en bezitten voldoende bewijskracht, ook zonder dat de vlieger verhoord is.

De vlieger is echter wel op Hato verhoord door het HLD, en wel enkele dagen later, toen hij weer Curacao aandeed. Hij heeft toen aan het HLD zelf verklaard te hebben gevlogen met vier inzittenden, wetende dat zulks verboden was en bovendien, dat hij van Curacao was opgestegen met vier inzittenden, een feit waarvan de Curacaose gronddienst onkundig was, daar de papieren slechts drie inzittenden vermeldten.

Deze overtreding wordt zeer ernstig opgevat. De voorlopige intrekking van het brevet is geen straf te noemen, de eventuele straf immers is nog hangende, in afwachting van het onderzoek door de Commissie van toezicht op de luchtvaart.

Een rapport over het gebeurde kan uiteraard slechts achteraf worden opgesteld daar de constatering bij aankomst op Hato plaats vond.

Noot van de Redactie:

Diligenter optreden nodig

Wij zouden hierbij willen opmerken dat o.i. de luchthavenmeester van Curacao een overtreding als deze hebbende geconstateerd, onmiddellijk de betrokken vlieger daarop attent dient te maken en hem een waarschuwing dient te geven. Vervolgens verder vliegen met het teveel aan inzittenden dient te verbieden en de ambtenaar van de verkeersbeveiliging instructie geeft er nauwkeurig op te letten dat aan de waarschuwing gehoor wordt gegeven. Misschien behoort zulks niet tot de competentie van de luchthavenmeester, maar dan zou deze persoon uit eigener beweging toch diligenter kunnen zijn.

Wij hopen dat dit geval, dat blijkbaar door de mazen van de waakzaamheid van de grondorganisatie is geslopen, al kan niet ontkend worden dat de vlieger zelf in de eerste plaats zich aan de voorschriften moet houden daar controle van iedereen en alles te allen tijde absoluut onmogelijk is door de huidige grondorganisatie, aanleiding zal zijn om niet alleen de vlieger eventueel te straffen voor zijn overtreding maar ook de betrokken ambtenaar van de gronddienst te instrueren in dergelijke gevallen ingrijpender op te treden.

...niet, waardoor ...
...ns is komen te ver...
...in een langzamer...
...kan worden en de...
...ouw weer op grote...
...kan worden geno...

...hebben de Hercr...
...n Heemskerk de...
...rige uiteenzetting...
...t verloop der werk...
...elke uiteenzetting...

IRCONDITIONED

DRESSES. HATS.

ditioned

TAS.

Leon

en
man te

stand op 3-3
ning werd de
od beëindigd
zen een ge-
Zeer
trijd
tum
stge-
wee-
tijd-
ligde
strijd
ebro-
wed-
met
ame-
zijn
vijfe-

de SU
mala
ploeg
temala
de zeg
het me
lopend
onders
doch...
ball n
hebben
te kun

Gist
in A
Ter sp
van vo
bleven
dus n
al dan
tie aa
uitvoe
verkr
van e
van d
kringe
de He

IET
tot

each item refer to: 1 — Publication 2 — Page number.
Published to provide ESSO MARKET AS throughout the world with up-to-date
news on international aviation developments.
March 18-27, 1952

MARKETING DEPARTMENT



gedeputeerde zal worden geko-
De Eilandshegrotting zal de

gisteren op een vlakte aardappelen
roosterden, hebben per ongeluk
brand gesticht, die het dorp Do-
bersdorf in Burgenland gisteren
voor de helft in de as legde. Door
de vonken van het vuurtje, dat de
kinderen hadden aangelegd, vatte
een hooiberg vlam, welk vuur aan-
gewakkerd werd door de sterke
wind. Het vuur greep snel om zich
heen in de dicht op elkaar gebouw-
de huizen in het dorp. Meer dan 20
huizen en boerderijen werden ver-
nield en elf gezinnen werden ver-
loos. Vele koeien, enkele schapen
enig pluimvee werden levend ver-
brand. De schade wordt begroot op
„vele miljoenen schillings”.



A Monarch product fr...
seed to tin ... tender ...
sweet, flavorful peas ...
treat to eat.



derhoud
stel van
nede een
pag. 4)

Op Dakota werd door Openbare Werken en Luchthavendienst groot werk verzet

Goed geoutilleerde luchthaven van levensbelang voor Aruba

Op Dakota is de laatste maanden een groot en voor Aruba zeer belangrijk werk verzet. Juist voor een eiland zijn verbindingen met het buitenland van uitermate groot belang en het is daarom verheugend, dat het Bestuurscollege na de adviezen van Luchthavenmeester C. Heemskerk en van het Hoofd van Openbare Werken Ir. A. van den Berg het belang van een luchthaven, welke voldoet aan alle internationale eisen, heeft ingezien en het grote, kostbare werk heeft laten uitvoeren.

Al het materiaal beschikbaar voor wegenbouw moest door D.O. W. worden ingezet en de stads en knoekoewegen zijn hierdoor tijdelijk op de achtergrond geraakt. Een groot ongerief voor velen, waar echter tegenover staat, dat het belang van allen gediend is met het uitvoeren van het urgentieprogramma voor Dakota.

Nog is het gehele werk niet voltooid, maar de werkzaamheden zijn thans zover, dat Aruba over twee startbanen beschikt, waardoor de urgentie enigszins is komen te vervallen en er nu in een langzamer tempo gewerkt kan worden en de normale wegenbouw weer op groter schaal ter hand kan worden genomen.

Gistermorgen hebben de Heren van den Berg en Heemskerk de pers een uitvoerige uiteenzetting gegeven over het verloop der werkzaamheden, welke uiteenzetting

werd besloten met een rondwandeling over het terrein. Wat wij hoorden en zagen gaf ons de indruk dat hier op efficiënte wijze een groot werk verzet werd, waarvoor allen die meewerkten zeker een pluim verdienen.

Het vliegveld Dakota werd in het jaar 1942 aangelegd als militair veld geschikt om militaire toestellen van het lichtere type te ontvangen. De startbaan werd gemaakt van een lichte, tijdelijke constructie zonder toepassing van grondverbetering en zonder permanente zandfundering.

Als tijdelijke voorziening mocht deze baan wellicht voldoende zijn; thans, nu dit oorspronkelijk militair veld het karakter heeft gekregen (zie moderne stationsgebouw) van een permanente burger luchthaven, doen zich de bezwaren van de lichte constructie meer en meer gevoelen. Welke zijn deze bezwaren?

Een lengteprofiel, genomen over de as van de baan vertoont een dubbele zink tengevolge waarvan het regenwater van het boven de baan gelegen vanggebied ter plaatse van deze zink de baan passeert. Dit vergt van genoemd baangedeelte een voortdurend en toenemend onderhoud. Tijdens reparatiewerkzaamheden is gebleken, dat de bestaande startbaan een asfaltlaag heeft van slechts 3 cm, zonder dat tevoren enigerlei grondverbetering is toegepast.

De grondslag, van nagenoeg de gehele baan bestaat uit calichi hetwelk getoond heeft in natte toestand een zeer geringe drukvastheid te bezitten en weinig doorlatend te zijn. Calichi gedraagt zich door de fijnheid van de korrels als klei, dat in natte toestand elastisch is en door het sterk watervasthoudend vermogen na flinke regenval maanden lang nat blijft en dus weinig of geen weerstand kan bieden aan uitwendige krachten. In het tijdvak December 1950 tot en met Maart 1951 werden in de baan niet minder dan 42 gaten gerepareerd, met een totaal oppervlakte van pl. m. 200 m². Er moest noodzakelijk worden ingegrepen anders zou het gevaar ontstaan dat bij zware regenval de schade dermate omvangrijk zou worden, dat de baan tijdelijk voor al het vliegverkeer moest worden gesloten.

Het vraagstuk tot zijn eenvoudigste gedaante terug gebracht was dus de bestaande baan te ontgraven, de calichi er uit en een zandbed er in met een afdekking van asfaltsteenslag van voldoende dikte.

Een moeilijkheid daarbij was onder meer hoe de werkzaamheden met een minimum aan kosten zouden kunnen worden uitgevoerd zonder het vliegverkeer te stagneren. Een nieuwe baan kwam te duur. Verlenging van de baan zodanig, dat achtereenvolgens de Westelijke en de Oostelijke helft in bedrijf

baan wordt verkregen die 1400 meter lang en 40 meter breed is.

Toestellen van het DC-4 en convair 240 kunnen op deze noodbaan terecht en de vliegdienst zal dan tijdens het herstel van de bestaande startbaan niet behoeven te worden onderbroken.

Aangezien het draagvermogen van een taxibaan 25 pct. groter moet zijn dan dat van een startbaan (trillingen door stilstaande vliegtuigen met draaiende motoren stellen namelijk hogere eisen aan de constructie) is de 17 meter brede voor de noodbaan nodige tijdelijke strook een lichtere construc-

tie gegeven dan de taxibaan. De taxibaan heeft een 10 cm. dikke laag asfaltsteenslag op een bed van zeezand terwijl het 17 meter brede overige noodbaan gedeelte een 7 cm dikke laag asfaltsteenlaag heeft gekregen op een laag zeezand die weer belangrijk dunner is dan onder de taxibaan.

Zodra de noodbaan, waarvan ik U nu heb verteld, is gereedgemaakt, kan het tweede en tevens grootste gedeelte van het werk worden aangevat, namelijk het intensief herstel en vernieuwing van de bestaande startbaan. Zoals ik U vertelde, dient het onder de ver-

harding aanwezige calichi te worden verwijderd en daarvoor in de plaats een fundering van een laag zeezand te worden aangebracht. Uiteraard wordt dan tevens de zink of het lage gedeelte in de baan er uit gewerkt, waarbij het nieuwe dek van asfaltsteenslag dan volkomen vlak kan worden afgewerkt. Het meest oostelijk deel van de bestaande baan ter lengte van 240 meter kan gehandhaafd blijven, omdat laatstgenoemd stuk - aangelegd in het jaar 1951 - een fundering van zeezand heeft en een dek van asfaltsteenslag heeft van voldoende dikte.

De aanleg van de noodbaan is thans gereed gekomen. We zijn nu dus zover, dat indien door hevige regenval de hoofdbaan dermate wordt beschadigd, dat de voor herstel tijdelijk moet worden gesloten, het vliegverkeer door middel van de noodbaan ongestoord doorgang kan vinden.

De voortzetting van het werk kan dus rustig nog even worden uitgesteld om de nodige aandacht te kunnen schenken aan onderhoud en aanleg van de wegen.

Wanneer straks het herstel van de bestaande baan - waarmee een (Vervolg op pag. 4)

Het grote werk op Dakota

Vervolg van pag. 3

tijd van uitvoering van 12 maanden is gemoeid - is gereed gekomen kan de derde en laatste etappe van het werk in gaan te weten de verlenging van de baan in Oostelijke richting. Dit verlengstuk is 248 m. lang. Hoe deze lengte is berekend, zal hieronder nader worden uiteengezet. Daartoe dient eerst te worden genoemd de klasse, waaronder Dakota thans en na gereedkoming moet worden ondergebracht. De I.C.A.C. heeft een klassificatie gemaakt van de vliegvelden en daarbij voor iedere klasse bepaald de vereiste baanlengte, grootte van de invlieghoeken, breedte van de banen, enz., enz. We bepalen ons voorlopig tot de lengte-indeling. Klasse A is de grootste, zoals Idlewild, Londen Airport en Schiphol. De baanlengte van klasse A is 2550 meter of meer; klasse B is 2150 meter tot 2550 meter; klasse C 1800 meter tot 2150 meter; klasse D 1500 meter tot 1800 meter en daaronder de klassen E., F. en G. met nog kleinere baanlengten.

Het verharde baanoppervlak van Dakota is - gemeten langs de zuidzijde - de baan snijdt de weg onder een scherpe hoek 1780 meter lang. Om nu het beginpunt van de baan te bepalen zodanig, dat het verkeer op de weg ongestoord kan doorgaan, dient het 1:40 naderingsvlak ter plaatse van de wegwijk ten minste 3 meter boven de weg te zijn gelegen. Zoals U zich weet te herinneren, is er ongeveer anderhalf jaar geleden een ongeluk gebeurd, doordat een truck van D.O. W. in aanraking is gekomen met een binnenkomend vliegtuig. Teneinde nu de juridische aansprakelijkheid in den vervolge te kunnen ontgaan, moet dus het beginpunt van de baan belangrijk verder te weten 320 meter gemeten vanaf de wegrand worden gekozen.

De lengte van de Dakota-baan is nu 1780 m. min 180 m. is 1600 m. Dakota is dus thans een luchthaven, die is ingedeeld bij de I.C.A.O. klasse D met een lengte van de startbaan van 1500 tot 1800 meter met dien verstande, dat de drempel nabij de weg 140 m. in Oostelijke richting moet worden verlengd. Tot hoever nu de baan in oostelijke richting nog kan worden verlengd is gevonden door uit te gaan van de beide in de oostelijke aanvliegfunnels zich bevindende bergtoppen Jukuri en Thijssie. Het 1:40 naderingsvlak door de top van het hoogste obstakel snijdt de verlengde baan op een afstand van 248 meter gemeten uit de kop van de baan. Wanneer de verlenging is gereedgekomen dan heeft dus de aldus gemaakte baan een lengte van 1600 m. plus 248 m. is 1848 m. Dakota staat dan gelijk of boven alle andere luchthavens in het Caribisch gebied, ook met Curacao. Ter verduidelijking diene, dat de nieuwe baan op Curacao thans 5500 voet of wel 1677 meter lang is.

Uiteraard stelt U belang in de kosten, die met de zo juist geschetste werken gepaard gaan. De noodbaan kost rond f. 600.000.-. Het herstel van de bestaande baan kost f. 875.000.- en de 248 m. verlenging van de bestaande startbaan kost rond f. 430.000.-. Het hele werk kost dus rond f. 1.915.000.-. Voor het gehele project gelden de volgende hoeveelheden:

ontgraving grond	56800 m3.
aanvulling grond	141200 m3.
aanvulling met zand	85104 m3.
asfaltsteenslag	186414 m2.

Totaal duurt de uitvoering van het werk negentien maanden. De bouw van een nieuwe baan, die aanvankelijk als een in aanmerking komende oplossing werd aangemerkt, steekt bij het thans geschetste plan wel zeer ongunstig af. Behalve dat de aanlegkosten van een nieuwe baan zeker op twee en een half á drie miljoen gulden moeten geschat, gaat er een stuk grond verloren van ruw weg 2000 meter lengte en 150 meter breedte, waaronder nog particuliere terreinen en waardevolle opstallen, die slechts tegen zeer hoge kosten in eigendom van het gouvernement kunnen overgaan.

Voorts zij nog ten overvloede op de noodzaak van de uitvoering van het werk gewezen; omdat het vliegveld Dakota naar het oordeel van luchtvaartexperts in het Caribisch gebied zeer gunstig is gelegen ten opzichte van het internationale en intercontinentale luchtnet. Eén blik op de kaart bewijst U, dat Aruba, gelegen onder de rook van het vasteland een uiterst bevoor-

rechte positie heeft. Deze positie echter kan slechts dan ten volle worden uitgebuit, indien de luchthaven ook aan alle eisen des tijds voldoet.

Tot slot nog een enkel woord over de verlichting.

Het heeft van het allereerste begin af in de bedoeling gelegen een aan de eisen des tijds volledig aangepaste installatie aan te schaffen en te installeren, teneinde te bereiken, dat onze plaatselijke luchthaven een van de best geoutilleerde uit de omgeving zal zijn.

De baanverlichting zal volgens het bestaande serie circuit systeem worden uitgebreid, waarbij het mogelijk is om vanuit de controle toren de lampen d.m.v. een z.g. „brightness selector switch” in 3 verschillende lichtsterkten te laten branden. Deze lichtsterkten worden door de verkeersleider bepaald en zijn afhankelijk van de weersomstandigheden. De onderlinge afstand van de lampen bedraagt 60 meter. Wanneer nu in deze installatie een storing optreedt, zal de gehele startbaan in het donker gehuld zijn. Teneinde dit te voorkomen, zal de nieuwe installatie dubbel worden uitgevoerd, waarbij dus 2 complete systemen worden aangebracht, met dien verstande, dat de even nummers van de lampen op het eerste en de oneven nummers op het 2e systeem worden aangesloten. In geval van storting in één van de systemen, zal het alsdan nog mogelijk zijn te starten of te landen, aangezien dan de lampen op 120 m. afstand van elkaar branden. Het behoeft geen betoog, dat dit de veiligheid en de bruikbaarheid van de luchthaven in grote mate ten goede komt.

In het nieuwe project is de taxibaan op 4 plaatsen verbonden met de startbaan. De 3 tussengelegen gedeelten van de taxibaan zijn wat de verlichting betreft ieder afzonderlijk vanuit de verkeerstoren bedienbaar.

De taxibaan wordt bij avond of nacht gemarkeerd met blauwe lampen. Door de aanwezigheid van 3 taxibaangedeelten en een dubbele baanverlichting zal het dus onder vrijwel alle omstandigheden mogelijk zijn de machines des avonds veilig te laten starten of landen.

In principe is besloten, alle uitbreidingen met materialen van de Westinghouse fabrieken uit te voeren, aangezien de reeds aanwezige baanverlichting met bijbehorende apparatuur ook van deze firma afkomstig is. Het is n.l. van groot belang bij dergelijke installaties zoveel mogelijk uniformiteit te betrachten, aangezien dit de aanleg en het onderhoud ten goede komt.

Bovendien wordt het houden van een voorraad reserveonderdelen hierdoor veel eenvoudiger.

Alle automaten, „brillancy-controls”, „selector-cabinets”, beveiligingen, etc. zullen in de machinekamer van het stationsgebouw worden opgesteld, terwijl de bediening van deze apparatuur d.m.v. „remote control” vanuit de verkeerstoren zal geschieden. Na voltooiing van de werkzaamheden zullen in totaal op het vliegveld 70 startbaan ornamenten en 128 taxibaanlampen alle met bijbehorende transformatoren, zijn aangebracht.

Hiervoor zullen dan ongeveer 22000 m. grondkabel zijn gelegd. Voor de aanleg van de afstandsbediening van de machinekamer naar de verkeerstoren zullen ongeveer 500 meter 9 aderige kabel gemonteerd moeten worden.

De complete aanleg zal in eigen beheer door de Dienst van Openbare Werken, alhier, worden uitgevoerd, welke Dienst eveneens de betreffende plannen heeft ontworpen.



ARUBA'S VLEGVELD

25-9-53

Het grootste en best geoutilleerde uit de omgeving

Negentien maanden en rond 2 miljoen er voor begroot

ORANJESTAD, Donderdag 24 Sept.: — Vele geruchten zijn er al in omloop geweest over het vliegveld Dakota; weinig was er tot nu toe van overheidsweg gezegd. Ir. A. van den Berg heeft nu ten overstaan van de pers de vliegveldzaak uit de doeken gedaan. De heer Van den Berg, in gezelschap van de heren N. Schuit en C. Heemskerk, resp. van D.O.W. en luchthavenmeester, gaf ons een heldere uiteenzetting van hetgeen er gedaan is en nodigde ons uit eens een kijkje op het veld zelf te nemen. Wij reden van startbaan via intersecties naar de taxibaan en de platforms, waren dan weer vlakbij de hoofdweg en dan weer aan het eind van de bijna 2 kilometer lange baan en kregen de indruk, dat er werkelijk heel wat werk verzet is. Tot slot gaf de heer Van den Berg ons een exposé van het hoe en waarom van de verbouwing en vernieuwing van het vliegveld.

Het werk werd door DOW verricht met adviezen van de heren H. C. M. Hakkenberg v. Gaasbeek, hoofd luchtvaartdienst N.A. en de heer Heemskerk.

De baan in oorsprong van lichte, tijdelijke constructie

Het vliegveld Dakota werd in het jaar 1942 aangelegd als militair veld, geschikt om militaire toestellen van het lichtere type te ontvangen. De startbaan werd gemaakt van een lichte, tijdelijke constructie.

Als tijdelijke voorziening mocht deze baan wellicht voldoende zijn; thans, nu dit oorspronkelijk militair veld het karakter heeft gekregen (zie moderne stationsgebouw) van een permanente burgerluchthaven, doen zich de bezwaren van de lichte constructie meer en meer gevoelen. Welke zijn deze bezwaren?

Een lengte profiel genomen over de as van de baan vertoont een dubbele zink tengevolge waarvan het regenwater van het boven de baan gelegen vanggebied ter plaatse van deze zink de baan passeert.

Dit vergt van genoemd baangedeelte een voortdurend en toenemend onderhoud. Tijdens reparatiewerkzaamheden is gebleken, dat de bestaande startbaan een asfaltlaag heeft van slechts 3 cm., zonder dat tevoren enigerlei grondverbetering is toegepast.

De grondslag van nagenoeg de gehele baan bestaat uit calichi, hetwelk getoond heeft in natte toestand een zeer geringe drukvastheid te bezitten en weinig doorlatend te zijn. Calichi gedraagt zich door de fijnheid van de korrels als klei, dat in natte toestand elastisch is en door het sterk waternasthoudend vermogen na flinke

regenval maanden lang nat blijft en dus weinig of geen weerstand kan bieden aan uitwendige krachten. In het tijdvak December 1950 tot en met Maart 1951 werden in de baan niet minder dan 42 gaten gerepareerd, met een totaal oppervlak van pl.m. 200 m².

Er moest noodzakelijk worden ingegrepen, anders zou het gevaar ontstaan dat bij zware regenval de schade dermate omvangrijk zou worden dat de baan tijdelijk voor al het vliegverkeer moest worden gesloten.

Het vraagstuk tot zijn eenvoudigste gedaante teruggebracht was dus de bestaande baan te ontgraven, de calichi er uit en een zandbed er in met een afdekking van asfaltsteenslag van voldoende dikte.

Noodbaan tijdens de verbouwing

Een moeilijkheid daarbij was onder meer hoe de werkzaamheden met een minimum aan kosten zouden kunnen worden uitgevoerd zonder het vliegverkeer te stagneren. Een nieuwe baan kwam te duur. Verlenging van de baan zodanig, dat achtereenvolgens de Westelijke en de Oostelijke helft in bedrijf kan worden gehouden was in verband met de topografie

(Vervolg op pag. 6)

Aruba's vliegveld

(Vervolg van pag. 1)

van het terrein niet mogelijk zonder de baan enkele maanden te moeten sluiten voor toestellen van het type DC-4 en zwaarder.

De oplossing is uiteindelijk gevonden — en door de Directie van de KLM ook voor tijdelijk gebruik aanvaard — door een noodbaan te ontwerpen ten Zuiden van en evenwijdig aan de bestaande startbaan. Zoals de situatie momenteel is, ontbreekt er naast en evenwijdig aan de startbaan, een taxibaan. Volgens de bepalingen van de International Civil Aviation Organisation (I.C.A.O.) moet er naast en evenwijdig aan de startbaan een 23 meter brede taxibaan worden aangelegd. De aanleg van een zodanige taxibaan moest dus toch gebeuren, ook al zou de bestaande startbaan voor honderd procent in orde zijn geweest. De thans gekozen oplossing is nu, dat de zojuist genoemde taxibaan over een lengte van 1400 meter wordt aangelegd, doch dat aan deze taxibaan een tijdelijke verbrediging van 17 meter wordt gegeven, waardoor een noodbaan wordt verkregen, die 1400 meter lang en 40 meter breed is.

Toestellen van het type DC-4 en convair 240 kunnen op deze noodbaan terecht en de vliegdienst zal dan tijdens het herstel van de bestaande startbaan niet behoeven te worden onderbroken.

Aanleg noodbaan

Aangezien het draagvermogen van een taxibaan 25% groter moet zijn dan dat van een startbaan (trillingen door stilstaande vliegtuigen met draaiende motoren, stellen namelijk hogere eisen aan de constructie) is de 17 meter brede voor de noodbaan nodige tijdelijke strook een lichtere constructie te geven dan de taxibaan. De taxibaan heeft een 10 cm dikke laag asfaltsteenslag op een bed van zeezand, terwijl het 17 meter brede overige noodbaangedeelte een 7 cm dikke laag asfaltsteenslag heeft gekregen op een laag zeezand, die weer belangrijk dunner is dan onder de taxibaan.

Zodra de noodbaan, waarvan ik U nu heb verteld, is gereed gekomen, kan het tweede en tevens grootste gedeelte van het werk worden aangevat, namelijk het intensief herstel en vernieuwing van de bestaande startbaan. Zoals ik U vertelde, dient het onder de verharding aanwezige calichi te worden verwijderd en daarvoor in de plaats een fundering van een laag zeezand te worden aangebracht. Uiteraard wordt dan tevens de zink of het lage gedeelte in de baan er uit gewerkt, waarbij het nieuwe dek van asfaltsteenslag dan volkomen vlak kan worden afgewerkt. Het meest oostelijk deel van de bestaande baan ter lengte van 240 meter, kan gehandhaafd blijven, omdat laatstgenoemd stuk — aangelegd in het jaar 1951 — een fundering van zeezand heeft en een dek van asfaltsteenslag heeft van voldoende dikte.

Verkeerscontinuïteit verzekerd

De aanleg van de noodbaan is thans gereed gekomen. We zijn nu dus zover, dat indien door hevige regenval de hoofdbaan dermate wordt beschadigd, dat deze voor herstel tijdelijk moet worden gesloten, het vliegverkeer door middel van de noodbaan ongestoord doorgang kan vinden.

De voortzetting van het werk kan dus rustig nog even worden uitgesteld om de nodige aandacht te kunnen schenken aan onderhoud en aanleg van de wegen.

De baanlengte

Wanneer straks het herstel van de bestaande baan — waarmede een tijd van uitvoering van 12 maanden is gemoeid — is gereed gekomen, kan de derde en laatste etappe van het werk ingaan, te weten de verlenging van de baan in Oostelijke richting. Dit verlengstuk is 248 m lang. Hoe deze lengte is berekend, zal hieronder nader worden uiteengezet. Daartoe dient eerst te worden genoemd de klasse, waaronder Dakota thans en na gereedkoming moet worden ondergebracht. De I.C.A.O. heeft een klassificatie gemaakt van de vliegvelden en daarbij voor iedere klasse bepaald de vereiste baanlengte, grootte van de invlieghoeken, breedte van de banen, enz., enz. We bepalen ons voorlopig tot de lengte-indeling. Klasse A is de grootste, zoals Idlewild, London Airport en Schiphol. De baanlengte van klasse A is 2550 meter of meer; klasse B is 2150 meter tot 2550 meter; klasse C 1800 meter tot 2150 meter; klasse D 1500 meter tot 1800 meter en daaronder de klassen E, F en G met nog kleinere baanlengten.

Veiliger landen

Het verharde baanoppervlak van Dakota is — gemeten langs de Zuidzijde — 1780 meter lang. De baan snijdt de weg onder een scherpe hoek. Om nu het beginpunt van de baan te bepalen zodanig, dat het verkeer op de weg ongestoord kan doorgaan, dient het 1:40 naderingsvlak ter plaatse van de wegwand ten minste 3 meter boven de weg te zijn gelegen. Zoals U zich weet te herinneren, is er ongeveer anderhalf jaar geleden een ongeluk gebeurd, doordat een truck van D.O.W. in aanraking is gekomen met een binnenkomend vliegtuig. Teneinde nu de juridische aansprakelijkheid in den vervolgete kunnen ontgaan, moet dus het beginpunt van de baan belangrijk verder, te weten 320 meter gemeten vanaf de wegwand, worden gekozen.

De lengte van de Dakota-baan is nu 1780 m min 180 m is 1600 m. Dakota is dus thans een luchthaven, die is ingedeeld bij de I.C.A.O. klasse D met een lengte van de startbaan van 1500 tot 1800 meter, met dien verstande, dat de drempel nabij de weg 140 m in Oostelijke richting moet worden verlengd. Tot hoever nu de baan in Oostelijke richting nog kan worden verlengd, is gevonden door uit te gaan van de beide in de Oostelijke aanliegfunnels zich bevindende bergtoppen Jukuri en Thijsse. Het

1:40 naderingsvlak door de top van het hoogste obstakel, snijdt de verlengde baan op een afstand van 248 meter, gemeten uit de kop van de baan. Wanneer de verlenging is gereed gekomen, dan heeft dus de aldus gemaakte baan een lengte van 1600 m plus 248 m is 1848 m.

Dakota staat dan gelijk of boven alle andere luchthavens in het Caraïbisch gebied, ook met Curacao. Ter verduidelijking diene, dat de nieuwe baan op Curacao thans 5500 voet of wel 1677 meter lang is.

Kosten rond 2 miljoen

Uiteraard stelt U belang in de kosten, die met de zo juist geschetste werken gepaard gaan. De baan kost rond f. 600.000.—. Het herstel van de bestaande baan kost f. 875.000.— en de 248 m. verlenging van de bestaande startbaan kost rond f. 430.000.—. Het hele werk kost dus rond f. 1.915.000.—. Voor het gehele project gelden de volgende hoeveelheden:

ontgraving grond	56800 m ³ .
aanvulling grond	141200 m ³ .
aanvulling met zand	85104 m ³ .
asfaltsteenslag	186414 m ³ .

Toch goedkoper dan nieuw

Totaal duurt de uitvoering van het werk negentien maanden. De bouw van een nieuwe baan, die aanvankelijk als een in aanmerking komende oplossing werd aangemerkt, steekt bij het thans geschetste plan wel zeer ongunstig af. Behalve dat de aanlegkosten van een nieuwe baan zeker op twee en een half a drie miljoen gulden moeten worden geschat, gaat er een stuk grond verloren van ruw weg 2000 meter lengte en 150 meter breedte, waaronder nog particuliere terreinen en waardevolle opstallen, die slechts tegen zeer hoge kosten in eigendom van het gouvernement kunnen overgaan.

Dakota gunstig gelegen

Voorts zij nog ten overvloede op de noodzaak van de uitvoering van het werk gewezen; omdat het vliegveld Dakota naar het oordeel van luchtvaartexperts in het Caraïbisch gebied zeer gunstig is gelegen ten opzichte van het internationale en intercontinentale luchtnet. Een blik op de kaart bewijst U, dat Aruba, gelegen onder de rook van het vasteland een uiterst bevoorrechte positie heeft. Deze positie echter kan slechts dan ten volle worden uitgebuit, indien de luchthaven ook aan alle eisen des tijds voldoet.

Tot slot nog een enkel woord over de verlichting.

Het heeft van het allereerste begin af in de bedoeling gelegen een aan de eisen des tijds volledig aangepaste installatie aan te schaffen en te installeren, teneinde te bereiken, dat onze plaatselijke luchthaven eert van de best geoutilleerde uit de omgeving zal zijn.

Dubbel verlichtingssysteem

De baanverlichting zal volgens het bestaande serie circuit systeem worden uitgebreid, waarbij het mogelijk is om vanuit de controle toren de lampen d.m.v. een z.g. „brightness selector switch” in 3 verschillende lichtsterkten te laten branden. Deze lichtsterkten worden door de verkeersleider bepaald en zijn afhankelijk van de weersomstandigheden. De onderlinge afstand van de lampen bedraagt 60 meter. Wanneer nu in deze installatie een storing optreedt, zal de gehele startbaan in het donker gehuld zijn. Teneinde dit te voorkomen, zal de nieuwe installatie dubbel worden uitgevoerd, waarbij dus 2 complete systemen worden aangebracht, met dien verstande, dat de even nummers van de lampen op het eerste en de oneven nummers op het 2e systeem worden aangesloten. In geval van storing in één van de systemen, zal het aldan nog mogelijk zijn te starten of te landen, aangezien dan de lampen op 120 m. afstand van elkaar branden. Het behoeft geen betoog, dat dit de veiligheid en de bruikbaarheid van de luchthaven in grote mate ten goede komt.

In het nieuwe project is de taxibaan op 4 plaatsen verbonden met de startbaan. De 3 tussengelegene gedeelten van de taxibaan zijn wat de verlichting betreft ieder afzonderlijk vanuit de verkeersstoren bedienbaar.

De taxibaan wordt bij avond of nacht gemarkeerd met blauwe lampen. Door de aanwezigheid van 3 taxibaangedeelten en een dubbele baanverlichting zal het dus onder vrijwel alle omstandigheden mogelijk zijn de machines des avonds veilig te laten starten of landen.

Eenheid in het materiaal

In principe is besloten, alle uitbreidingen met materialen van de Westinghouse fabrieken uit te voeren, aangezien de reeds aanwezige baanverlichting met bijbehorende apparatuur ook van deze firma afkomstig is. Het is n.l. van groot belang bij dergelijke installaties zoveel mogelijk uniformiteit te betrachten, aangezien dit de aanleg en het onderhoud ten goede komt.

Bovendien wordt het houden van een voorraad reserveonderdelen hierdoor veel eenvoudiger.

Alle automaten, „brillancy-controls”, „selector-cabinets”, beveiligingen, etc. zullen in de machinekamer van het stationsgebouw worden opgesteld, terwijl de bediening van deze apparatuur d.m.v. „remote control” vanuit de verkeersstoren zal geschieden. Na voltooiing van de werkzaamheden zullen in totaal op het vliegveld 70 startbaan ornamenten en 128 taxibaanlampen, alle met bijbehorende transformatoren, zijn aangebracht.

Hiervoor zullen dan ongeveer 22000 m. grondkabel zijn geleed. Voor de aanleg van de afstandsbediening van de machinekamer naar de verkeersstoren zullen ongeveer 500 meter 9 adrige kabel gemonteerd moeten worden.

De complete aanleg zal in open beheer door de Dienst van Openbare Werken, alhier, worden uitgevoerd, welke Dienst eveneens de betreffende plannen heeft ontworpen.

Amerikaanse luchtmacht toont reddingsvliegtuig op Dakota

ORANJESTAD, 30 Nov.: — De show van het reddingstoestel van de Amerikaanse luchtmacht trok grote belangstelling Zondagmiddag. Om twaalf uur reeds kwamen de eerste kijklustigen naar het vliegveld om het vliegtuig en het materiaal dat het met zich meevoert, te komen zien. Van het interieur van het toestel gaven wij al enige tijd geleden een beschrijving, toen het hier voor een korte „stop-over“ neerstreek. Dat het reddingsvliegtuig zoveel verschillende soorten materiaal aan boord zou hebben was ons echter onbekend. Wij zagen tussen de uitgestalde uitrusting onder meer een complete eenmans reddingsboot, waar van alles in was aangebracht. Ook grote reddingsboten worden in het vliegtuig meegevoerd. Verder zijn er nog allerlei reddingsmiddelen als zgn. „rescuekits“, die van radio's tot zonnepetjes bij zich hebben, verder zijn er lichtpistolen, wollen wanten en sokken met rubber-

zool, een kleine radiozender die noodseinen kan uitzenden, waterdicht verpakte lucifers, munitie en vele andere noodzakelijke zaken, teveel om op te noemen. Wij kregen de indruk dat er niets teveel was gezegd, toen wij hoorden, dat deze toestellen overal hulp konden bieden. Of het nu diep in het oerwoud is, - een toestel van dit type heeft gezocht naar overlevenden van de ramp van het toestel van de Pan American, „El Presidente“, in Brazilië, - of hoog in de bergen of op zee, het kan ten allen tijde hulp bieden.

Tegen vier uur verzamelden zich steeds meer mensen op het platform van het vliegveld. Een auto kon niet meer geparkeerd worden. Tot halverwege Oranjestad stonden de wagens zij aan zij. Naar schatting een vijf-en-twintig-honderd mensen waren op Dakota aanwezig. Op de verkeersloten, waar zich een groot aantal genodigden bevond, zagen wij naast de heer Gezaghebber ook de landsminister F. Eman, verschillende gedeputeerden, de Amerikaanse consul, kapitein J. Dourlein, de commandant van de mariniers op Aruba, inspecteur J. de Jager en vele hoofden van diensten. Om vier uur werden de motoren van het toestel, dat veel weg had van een grijze reusachtige tor, aangeslagen en begaf het zich naar de startbaan. De eerste start ging op de gewone motoren; deze draaiden op volle toeren en toen de remmen werden losgelaten schoot het toestel naar voren en was na enkele tientallen meters al van de grond. Het cirkelde toen over zee weer terug, dook naar beneden, scheerde over de startbaan en draaide om de Hooiberg weer terug tot boven de baan. Even nadat de wielen aan de grond kwamen werden de motoren omgeschakeld en binnen verbluffend korte tijd stond het gevaarte stil. Weer ging het naar halverwege de landingsbaan en even later sidderde het vliegtuig onder de druk van de twee machtige motoren naar voren. Het had nog geen tien meter afgelegd toen vier raketten, twee aan elke kant, met veel geknetter en rook hun werking aan het publiek duidelijk maakten, de bemanning merkte de werking aan de openeens vermeerderde snelheid, want nog vlugger dan de eerste keer schoot het toestel pijlsnel de lucht in. Een machtig rookgordijn omhulde de toeschouwers, het was alsof men een moment in de mist zat. Toen de rook was opgetrokken kwam het vliegtuig alweer op de startbaan aan, weer vloog het laag over, trok steil op, maakte nog een cirkel, kwam boven de landingsbaan en zakte heel voorzichtig naar beneden, een tiental meters bleven de wielen slechts enkele inches boven de grond; toen raakten zij Moeder Aarde en op hetzelfde moment gaf een donderend geraas aan dat de motoren weer omgeschakeld waren, nog tien meter verder en de tor stond stil, langzaam liet toen Colónel Derck, die aan het stuurwiel zat, het toestel naar de standplaats taxiën en de show was ten einde. Een deel van het publiek begaf zich naar het domein van de heer Bontekoe voor een verfrissende dronk, het andere deel zocht de auto's op en liet zich door de politie, die de situatie volkomen in handen had, op deskundige wijze in de gewenste richting loodsen.

De mariniers, die voor de orde op het vliegveld hadden zorg gedragen kropen weer in de vrachtwagen en luchthavenmeester C. Heemskerk kon verlicht adem halen. Het was volbracht en met succes, want de toeschouwers hadden genoten.

Wij wachtten nu nog slechts op een volwaardig Sabrejachtvliegtuig, dat boven Dakota wat supersonisch gaat doen.

REDDINGSVLIEGTUIG KOMT EEN DEMONSTRATIE GEVEN

ORANJESTAD, 26 Nov.: — Zaterdagmorgen om 11 uur zal er een reddingsvliegtuig van de Amerikaanse luchtmacht, een Albatros of SA-16, op de luchthaven Dakota neerstrijken. Het toestel zal daar twee of drie dagen verblijven. Het doel van het bezoek is de mensen op Aruba meer bekend te maken met dit soort vliegtuigen. Daartoe zal Zondagmorgen van 12 uur tot 's middags ongeveer half vier de gelegenheid bestaan het toestel te bezichtigen op een stukje afgezet vliegveld. Bezoekers mogen een blik in het toestel werpen en ook zullen zij de verschillende reddingsmiddelen, die om het vliegtuig heen op de grond uitgespreid liggen, kunnen bekijken. Om half vier zal het toestel opstijgen en twee demonstraties geven. De eerste is een normale stijging en landing van het toe-

stel, dat zich zowel op het land als op het water thuisvoelt en de tweede is een speciale stijging. Er wordt dan met de z.g. „Jato“-methode opgestegen. Dit wil zeggen, dat het toestel niet alleen de motoren gebruikt, maar ook vier krachtige raketten afschiet, zodat de stijging zeer snel verloopt. Speciaal op vliegvelden met een korte startbaan, of op noodbanen wordt deze methode veel toegepast. De Albatros zal ook op een speciale wijze landen, namelijk even nadat haar wielen de grond geraakt hebben zet de piloot de propellers om, zij duwen dan in plaats van te trekken, en hiermede staat het toestel zeer snel stil. Ook de DC-6B, de „Mexico-plane“ maakt hiervan gebruik. De Albatros komt met een bemanning van zeven personen en de gezagvoerder is Lt.-Colonel Walter F. Derck, die eskader commandant is. Het toestel maakt deel uit van de Air Rescue Group, welke op Puerto Rico haar basis heeft. De demonstratie geschiedt in samenwerking met de Amerikaanse consul, de luchthavenmeester en enkele andere autoriteiten. Het publiek wordt opgewekt deze demonstratie te komen zien.

ngen met materialen van de Westhouse fabrieken uit te voeren, ngezien de reeds aanwezige apparatuur ook van deze firma afkomstig is. Het is n.l. van groot belang bij derwijke installaties zoveel mogelijk informatie te betrekken, aangezien t de aanleg en het onderhoud ten bede komt.

Bovendien wordt het houden van en voorraad reserveonderdelen hiervoor veel eenvoudiger.

Alle automaten, „brillancy-controls“, „selector-cabinets“, beveiligingen, etc. zullen in de machinekamer aan het stationsgebouw worden opgesteld, terwijl de bediening van deze apparatuur d.m.v. „remote control“ vanuit de verkeersstoren zal geschieden. Na voltooiing van de werkzaamheden zullen in totaal op het vliegveld

Kecamatan
May 1947



Archivo Nacional Aruba



→ 20 x 27 cm



Archivo Nacional Aruba

Recessional
May 1918



3 vliegen uit nede
by Luchthaven
Aruba → 20 x 27 aia







Archivo Nacional Aruba

8 alleen dit
perceel

13 1 kve.

Luchthaven
op Aruba



James Beatrix Luchthaven
Na gerechtsakte 1955

90 mm



Archivo Nacional Aruba

NACHTVLIEGEN VOOR SPORTVliegTUIGEN

31/9-54

Willemstad. — Hedenochtend is de heer C. Heemskerk, Luchthavenmeester op Curaçao, gearriveerd i.v.m. besprekingen betreffende vliegen bij avond voor sportvliegtuigen.

De heer Van Heemskerk is op uitnodiging van het Hoofd Luchtvaartdienst naar Curaçao gekomen teneinde de mogelijkheid onder ogen te zien voor het invoegen van nachtinstructie voor bevoegde sportvliegers in Aero-club-verband op Aruba. Naar wij van het Hoofd Luchtvaartdienst vernemen, is een aantal voorwaarden vastgesteld, waaronder met een nachtvlieger het nachtvliegen mag worden onderwezen. Deze regels hebben betrekking op het bepaald gebied, waarboven gevlogen moet worden en het weertype vliegtuig-instrumentarium, alsmede verlichting van de vliegtuigen. De instructeur van de Aruba Flying Club, de heer Mac Cormick, heeft inmiddels de nodige proeven afgelegd voor het verkrijgen van de bevoegdheid tot het geven van nachtinstructie.

DE EERSTE HELICOPTERS DIE OOIT OP ARUBA LANDDEN

(Van onze redactie op Aruba)
O'STAD, Woensdag 17 Nov.: — Maandagavond landden twee heli-copters van een walvisvaarder, die in de haven van San Nicolas lag te bunkeren, op het vliegveld Dakota om daar een serie radiotests te ondergaan. Hierover kon de luchthavenmeester, de heer C. Heemskerk, een historische aantekening in zijn logboek maken; want het was voor het eerst, dat hefschroefvliegtuigen Arubaanse bodem aandeden. Het waren Sikorsk-modellen in Engeland in licentie gebouwd door de Westland Aircraft Co. De toestellen hebben een Engelse bemanning.

Zij zijn zwart en geel geschilderd en zien er gloednieuw uit.

In de loop van Dinsdagmorgen voegde zich nog nummer drie bij zijn twee collega's en de gehele dag was 't een komen en gaan van de drie toestelletjes. Hedenmorgen zijn zij weer naar San Nicolas vertrokken.

Zij zullen dienst moeten doen als walvisopspoorders.

Helicopter maakte noodlanding

Een van de 3 heli-copters, afkomstig van een Noorse walvisvaarder moest vanmorgen toen het van Dakota naar 't schip zou vliegen een noodlanding maken bij Curacabaai.

Het betrof een technische storing, de landing slaagde perfect. Door de politie werd de bemanning van de heli-copter naar het vliegveld gebracht, waarna de Gezagvoerder samen met de Luchthavenmeester zich naar Curacabaai begaven.



Hier ziet men twee van de drie heli-copters op het Dakotavliegveld staan. Uiterwaard trokken zij de nodige belangstelling.

1956



Handwritten signature

Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba



14 June 1966





Archivo Nacional Aruba

10/10/11/12 7.5.9



9 Mrs. Fairley
Chalk st.
Pleasant
T. Breen
S. Brechley

gubernamental 7/1 A



Archivo Nacional Aruba





VRIDAG 22 APRIL 1960



Oranjestad. — Gistermorgen ontving Aruba hoge gasten. Op uitnodiging van de directeur van de Trans Caribbean Airlines, de heer O. Roy Chalk, arriveerden hier de heer Roberto de Braganzzaz, zoon van de pretendente van Portugal, koningin Maria Antonia; Baron Theo van Roth, Lady Montague Edward, D. L. Robert Garnder, Elliot James en mevrouw Bradsher Martha, vertegenwoordiger van de vrouwelijke burgemeester van San Juan (Puerto Rico) Doña Eliza Rincón de Gautier. Met het gezelschap reisde voorts een fotograaf mee, de heer David Mineke. De gasten werden op het vliegveld ontvangen door de havenmeester, de heer Van Heemskerck; het wvd hoofd van het toeristenbureau, de heer Hubert Booi en het hoofd van de voorlichtingsdienst, de heer Nicolas Piña Lampe. Voorts waren er verschillende directeuren van de hotelmaatschappij ter begroeting aanwezig. De gasten verblijven tot zaterdagmorgen in het hotel. Daarna keert meer naar Puerto Rico terug om zich daar weer te voegen bij de pretendente, koningin Maria Antonia. Portugal was tot het midden van de twaalfde eeuw een deel van Spanje. Koning Juan I (1385—1433) wist het land tot een eenheid te vormen, ten koste van de Castillanen en Moren. Prins Hendrik, de zeevaarder, wist het gebied verder uit te breiden. Grote Portugese zeevaarders maakten de eerste ontdekkingsreizen. Tegen het midden van de zestiende eeuw heerste Portugal over gebied in West- en Oost-Afrika, Brazilië, Perzië, Indo-China en Malakka. In 1581 wist Philips II van Spanje Portugal te overwinnen. Spanje behield het gedurende zestig jaar. In 1640 werd de Portugese koninklijke familie weer teruggeroepen. De nogal corrupte koning Carlos werd in 1908 met zijn familieleden in de straten van Lissabon door opstandelingen neergeschoten. De nieuwe koning, Manuel II, werd in 1910 van de troon gestoten. Sindsdien is het land een republiek. De gasten, die thans op Aruba logeren, zijn nakomelingen van koning Manuel II.







Archivo Nacional Aruba



Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba









Archivo Nacional Aruba



Archivo Nacional Aruba



ARCHIVO NACIONAL AERONAUTICA

1961



1961







1962

Archiving National Aruba



Archivo Nacional Aruba





Archivo Nacional Aruba



Gezicht vanaf de Verkeersdoren



zie tekening HHHH



zie tekening <<<<<<



Archivo Nacional Aruba



Archivo Nacional Aruba



Archivo Nacional Aruba





zie tekening #2



zie tekening #1



zie tekening #3

Archivo Nacional Aruba







1962



β volpin lints mede
by Luitelkoven Aruba

13.11.1962

Beursale 1962



Archivo Nacional Aruba